Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 15 / 24. MÄRZ 2021

IMSA: 12h-Rennen in Sebring

Cadillac landet Abstauber-Sieg

IMSA: 12h Sebring GT-Klasse

Porsche schlägt BMW-Doppel

Sabine Schmitz gestorben

Abschied von der Ring-Königin

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 15



Formel 1: Ausblick auf Saisonstart

Machtwechsel beim Bahrain-Grand-Prix?



MotoGP-Interview: Joan Mir

Weltmeister genießt den erhöhten Druck



MotoGP: Alle Infos zum Auftakt

Marc Márquez fällt beim Saisonstart aus

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



XPB



MOTORSPORT IMAGES



SB-MEDIEN

Editorial

Der Langstreckensport blüht, aber eine Frage quält die Macher: Wie soll die BoP zwischen den neuen Topklassen LMH und LMDh bloß funktionieren?

Das Interesse am Langstreckensport ist fast schon ein wenig unheimlich: Leben wir gerade nicht mitten in einer globalen Pandemie, die vieles von dem, was wir bisher taten, infrage stellt? Wird nicht eine der möglichen Konsequenzen der Coronakrise eine lang anhaltende Wirtschaftsrezession sein? Und steht die Autoindustrie drittens nicht gerade vor einer tiefgreifenden Neuausrichtung bei den Antrieben, die zu einer ebenso tiefgreifenden Verunsicherung bei Herstellern und Kunden führt?

Den Langstreckensport scheint all das im Moment nicht wirklich zu betreffen: Im GT3-Sport tummeln sich aktuell 14 Hersteller, die in Zukunft bei nahezu jeder Langstreckenserie startberechtigt sein werden, weil die einzige echte Konkurrenzklasse – die GTE-Kategorie für den GT-Werkssport – in den nächsten zwei Jahren sterben wird. An der Spitze im Langstreckensport stehen traditionell die Prototypen. Hier greifen bei der Sportwagen-WM (WEC) und in Le Mans ab 2021 neue Regeln, die Hypercars lösen die alte LMP1-Klasse ab.

Drei Hersteller (Toyota, Peugeot und Ferrari) bauen Fahrzeuge nach dem neuen Reglement, dazu kommt das private Engagement von Jim Glickenhaus. Das Ende der Fahnenstange ist aber offenbar noch nicht erreicht: Ferrari entschied sich deshalb für die aufwendige Hypercar-Klasse, um Stellen für jene Ingenieure zu schaffen, die im Zuge des F1-Kostendeckels eine neue Verwendung benötigen – Ferrari muss bis zu 300 Stellen im F1-Team abbauen. Das Gleiche könnte Renault und Mercedes blühen: Renault steckt den Zeh 2021 schon mal mit dem Alpine-LMP1 ins Wasser, Mercedes könnte ein Sportwagen-Engagement mit dem neuen Hypercar AMG One für die Straße verzahnen.

Auf der anderen Seite des Atlantik tritt im Januar 2023 die neue Topklasse LMDh ins Licht der Öffentlichkeit. Porsche Audi und Acura haben fest zugesagt, GM wird bis Mai folgen. IMSA-Präsident John Doonan hofft auf sechs bis sieben Hersteller in der neuen Topklasse. LMDh und LMH (Le Mans Hypercars) sollen laut einer Vereinbarung zwischen ACO und IMSA zusammen die globale Topklasse bilden, auf beiden Seiten des Atlantik – so ist es abgemacht. Schöne Aussichten also.

Doch die teureren Hypercars werden performanter sein als die LMdh-Wagen, die aus Kostengründen auf Einheitsbauteile zurückgreifen. Was die Frage nach der Balance of Performance (BoP) aufwirft, die beiden Konzepten eine faire Siegchance eröffnen soll.

Das größte Problem ist der temporäre Allradantrieb der Hypercars: Ab welcher Geschwindigkeit dürfen sie ihre Elektro-Power boosten? Und wie können die Vorteile des Allrads beim Bremsen und bei Kurvenfahrt kompensiert werden? Aus diesem Grund wehrt sich IMSA gegen eine pauschale Zulassung der Hypercars in den USA. Man traut dem Braten nicht. Ob zu Recht, wird erst die Zeit erweisen.



Marcus Schurig
Redakteur



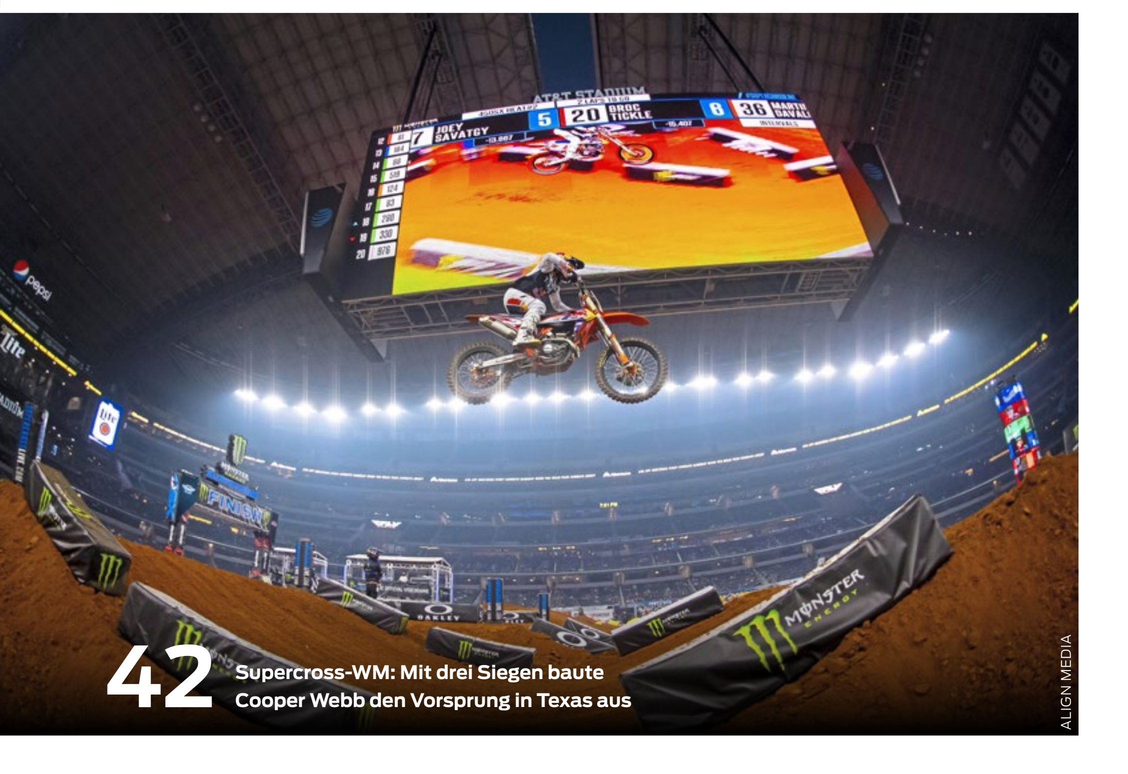
MSa-Paddock



MASKE? ALTER HUT IN NEUER WELT
Amerika hat das Gröbste hinter sich, was Corona betrifft: Die Inzidenz in Florida, wo das 12h-Rennen in Sebring stattfand, betrug 24 auf 100 000 Einwohner, Tendenz: sinkend. Die Amis haben schon über 100 Millionen Leute geimpft. Im Fahrerlager herrschte formal aber noch Maskenpflicht.



ÜBER DIE SCHULTER GESCHAUT
Im Gegensatz zu Kollege Schurig musste Redakteur Michael Bräutigam am Hockenheimring mit Maske unterwegs sein. Dort bereitete sich das Porsche-Werksteam mit Testfahrten auf die WEC-Saison vor. MSa durfte genau zuschauen – den Bericht gibt es aber erst in einer der nächsten Ausgaben.



42 **Supercross-WM: Mit drei Siegen baute Cooper Webb den Vorsprung in Texas aus**

ALIGN MEDIA



Analyse ohne Gewähr

Was wissen wir nach dem Test von Bahrain? Dass Red Bull ein schnelles Auto hat, dass Mercedes ein Problem lösen muss, dass im Verfolgerfeld wieder die Tagesform entscheidet. Selten war ein Test so wenig aufschlussreich. Das hatte Gründe.

Von: **Michael Schmidt**

Dieser Satz sagt alles: „Wenn ihr aus den Rundenzeiten ein Kräfteverhältnis herauslesen könnt, lasst es uns wissen.“ Mercedes-Chefstratege James Vowles hat seine Daten normalerweise im Griff. Wenn er sich aus den 20 160 Testkilometern keinen Reim machen kann, dann kann es keiner. Sein Fazit: „Keiner im Fahrerlager wird mit Bestimmtheit sagen, wo er steht. Man kann höchstens ein paar Trends erkennen.“

Die Nummer eins am Kommandostand des Weltmeisters traut sich immerhin diese Aussage zu: „Red Bull sieht aus, als hätten sie das schnellste Auto. Sie sind die Sieger des Tests, aber es war nur ein Test und kein Rennen, und davon gibt es 23.“ Der Weltmeister ist mit Rückstand in das neue Jahr gestartet. Das Auto hat ein Problem, von dem man 24 Stunden nach Ende der Testfahrten noch nicht wusste, wo es herrührt. Der W12 überraschte seine Fahrer mit einer schwer berechenbaren Instabilität im Heck, während der Red Bull wie angeschraubt durch die Kurven fuhr. „Unsere Fahrer mussten härter für ihre Rundenzeiten arbeiten als andere“, fühlte Chefingenieur Andrew Shovlin mit.

> Red Bull konnte ein funktionierendes Paket 369 Runden lang optimieren. Mercedes muss erst sein Problem lösen, bevor man mit diesem Prozess beginnen kann.

Aero oder Reifen?

Ein fundamentales Aerodynamikproblem schließen die Techniker aus. „Das hätten wir sofort an den Daten gesehen.“ Laut Shovlin trat der Gripverlust im Heck am häufigsten bei Rückenwind auf.


Der beste Red Bull seit 2013: Der RB16B war von der ersten Runde an schnell, zuverlässig und konstant

Auch die neuen Pirelli-Reifen stehen im Verdacht, weil das Problem im letzten Streckensektor öfter präsent war als anderswo. „Da tendieren die Hinterreifen zum Überhitzen. Wir müssen herausfinden, warum uns das härter trifft als andere“, fordert Shovlin.

Noch ist das Kind nicht in den Brunnen gefallen. Doch eines ist jetzt schon klar. Selbst wenn Mercedes seinen W12 bis zum Saisonstart auf Kurs bringt, Red Bull geht mit einem Vorsprung in die neue Saison. Der Herausforderer konnte ein funktionierendes Paket 369 Runden lang optimieren. Mercedes fängt dann erst mit diesem Prozess an.

Red-Bull-Sportdirektor Helmut Marko würde die neu gewonnene Favoritenrolle am liebsten wieder loswerden: „Dass Mercedes gewisse Probleme hat, konnte man sehen. Aber ein Team, das in den letzten sieben Jahren die WM gewinnt, kann so etwas in kurzer Zeit beheben. Wir glauben aber, dass wir deutlich nähergekommen sind.“ Marko vermutet, dass Mercedes mit mehr Benzin gefahren ist, was einen Teil des Rückstands von 1,065 Sekunden auf Max Verstappen erklärt.

So schwer man sich schon in der Bewertung von Red Bull und Mercedes tut, so unmöglich ist es, im Verfolgerfeld Anhaltspunkte für das Kräfteverhältnis zu finden. Es sieht so aus, als gäbe es erneut ein enges Rennen zwischen McLaren, Alpha Tauri, Alpine, Ferrari, Aston Martin und jetzt auch Alfa Romeo. McLaren machte einen souveränen Eindruck, Alpine einen soliden. Alpha Tauri und Alfa Romeo scheinen die Gewinner zu sein, Ferrari und Aston Martin die Verlierer. Doch wenn der eine ein Zehntel findet, und der andere zwei verliert, kann sich beim ersten Showdown am Wochenende alles wieder auf den Kopf stellen.

Barcelona war besser

Das große Kaffeesatzlesen hat zwei Gründe. Die Strecke und die geänderten Testprogramme als Antwort auf die halbierte Fahrtzeit. Was haben die Teams in der Vergangenheit immer über die Testfahrten in Barcelona geschimpft. Zu kalt, zu nass, zu brutal zu den Reifen. Kurzum, nicht repräsentativ genug für ein exaktes Urteil. Nach den drei Tagen in Bahrain wünschte sich so mancher Daten-Analyst zurück nach Barcelona.

Der Kurs von Sakhir verhinderte jeden vernünftigen Vergleich. Die Rundenzeiten konnten je nach Tageszeit um eineinhalb Sekunden schwanken. Das ist mehr als zwischen Barcelona im Februar und Barcelona im Mai. Der Testbeginn am Vormittag, das Ende in der Nacht, die damit verbundenen Temperaturunterschiede, der Wind, der jeden Tag eine andere Richtung einnahm, der Sand, die starke Reifenabnutzung und der große Einfluss der gewählten Motorleistung auf die Rundenzeit machten es den Ingenieuren nahezu unmöglich, ihr eigenes Auto mit denen der Konkurrenz zu vergleichen. Das war eigentlich nur bei zeitgleich stattfindenden Longruns möglich. Und davon gab es nur sieben von sechs Teams.

Dazu kam der Zeitdruck. Bei drei statt sechs Tagen musste der Ablauf im Vergleich zu früher komplett umgestellt werden. Jedes Team hatte da seine eigenen Vorstellungen. Ferrari spulte drei Rennsimulationen ab, weil man herausfinden wollte, ob die Reifen immer noch so stark abbauen wie im letzten Jahr. Haas ließ Mick Schumacher und Nikita Mazepin zwei Mal jeweils drei Stints mit Unterbrechungen abspulen. Sie sollten üben, was sie bei ihrem Debüt erwartet. McLaren legte den Fokus darauf, ein bekanntes Auto mit einem unbekannten Motor zu verstehen. Also gönnte man sich lieber viele kurze statt wenige lange Testsequenzen. So konnte man mehr Versuche in die drei Tage packen.

Auch Alpine ließ die Finger von Renndistanzen. Fernando Alonso und Esteban Ocon begnügten sich mit maximal 18 Runden am Stück und den drei


Mit Rückstand: Bottas und Hamilton beklagten instabiles Heck


Kopf an Kopf: McLaren und Alpine präsentierten sich gut vorbereitet


Sorgenkind: Der Aston Martin war langsam und unzuverlässig

Reifenmischungen, die in Bahrain zum Einsatz kommen werden. Vom weichsten C5-Reifen ließ man die Finger.

Mercedes stellte wegen des Getriebeschadens am ersten Testtag das Programm um. „Um Zeit gutzumachen, mussten wir die meisten Stints von zwölf auf acht Runden verkürzen“, erklärt Shovlin. Auch hier galt: so viele Experimente wie möglich. Also mehr Daten. Hamilton rückte an den drei Tagen 21, Bottas 29 Mal aus. Die Bestellung bei Pirelli schränkte schon im Vorfeld das Programm ein. „Wir haben überproportional viele weiche Reifen geordert. Hätten wir Longruns eingeplant, wäre das nicht möglich gewesen.“

Auch Sebastian Vettel wäre gerne mehr gefahren. Es reichte nur zu drei aufeinanderfolgenden 14-Runden-Sequenzen. Wie entscheidend die Streckenbedingungen für die Rundenzeit waren, zeigt das Beispiel Red Bull. Sergio Pérez ist seine persönliche Bestzeit von 1.30,187 Minuten am dritten Testtag um 13.18 Uhr Ortszeit gefahren. Da haben wir 24 Grad Lufttemperatur, 45 Grad auf dem Asphalt und 10,1 km/h Seitenwind auf der Zielgeraden notiert. Max Verstappen drehte seine schnellste Runde von 1.28,960 Minuten um 18.30 Uhr bei Dunkelheit. Da war die Lufttemperatur schon auf 20 Grad gesunken, die des Asphalts auf 26 Grad, und der Wind blies mit 8,3 km/h.

Vergleich mit sich selbst

Mehr Aussagekraft hat ein Vergleich der Teams mit sich selbst. Also zwischen der Bestzeit beim Testen und der schnellsten Qualifikationsrunde drei Monate zuvor beim GP Bahrain. Das Delta zeigt, wie treffsicher die Teams auf die Änderungen bei der Aerodynamik und den Reifen reagiert und wie gut die Motorenabteilungen gearbeitet haben.

Wenn wir diesen Maßstab anlegen, dann hat sich Alfa Romeo am meisten gesteigert. Korrekterweise müssen wir sagen: am wenigsten verschlechtert. Denn die Rundenzeiten beim Test sind durchweg schlechter als die bei der Qualifikation. Damit hat die Aerodynamikbremse Wirkung gezeigt. Dass die Reifen weniger Grip haben, war seit den Testläufen in Bahrain und Abu Dhabi bekannt. Dafür haben die Motoren jetzt mehr Power.

Alfa Romeo verfehlte seine eigene Bestzeit von 1.29,491 Minuten aus dem November 2020 um 0,275 Sekunden. Alle Anzeichen sprechen dafür, dass die Eidgenossen den Anschluss an das Mittelfeld geschafft haben. Nach diesem Rechenmodell hat Ferrari den zweitgrößten Sprung gemacht. Der SF21 war nur um 0,474 Sekunden langsamer als der SF1000. Das reicht aber noch nicht, um im Verfolgerfeld an die Spitze zu springen. Ferrari wurde letztes Jahr in Bahrain massiv verprügelt. Das lag an dem großen Power-Defizit und dem hohen Luftwiderstand des Autos. Da hat man sich verbessert. Bahrain ist deshalb aus Sicht von Ferrari nicht ganz repräsentativ.



Alfa Romeo verlor im Vergleich zur Qualifikation letzten November am wenigsten Zeit. Ein Fingerzeig dafür, dass man sich gesteigert hat.

Alpha Tauri dagegen war in Bahrain immer stark. Deshalb zählt das gute Abschneiden beim Test im Vergleich zu 2020 noch mehr. Tsunodas Bestzeit lag 0,605 Sekunden über Pierre Gaslys Qualifikationsrunde im Vorjahr. Red Bull liegt mit 1,282 Sekunden Differenz zwar nur im Mittelfeld, doch hier vergleicht man auf hohem Niveau. Und der Gegner heißt Mercedes. Der war mit einer Verschlechterung um 2,761 Sekunden das absolute Schlusslicht. Noch ein Fingerzeig mehr, dass der Weltmeister nicht geblufft hat, sondern tatsächlich in Schwierigkeiten steckte.

Auch Aston Martin präsentierte sich noch nicht in Topform. Lance Strolls schnellste Runde von 1.30,460 Minuten war um 2,138 Sekunden langsamer als die beste Racing-Point-Zeit vom November. Der Kanadier hatte keine Ausreden. Sein AMR21 war mit C5-Reifen bestückt, und er war kurz vor Torschluss des zweiten Testtages um 18.53 Uhr auf der Bahn. Bei idealen 23 Grad Asphalttemperatur und Gegenwind auf der Zielgeraden. Vettel muss hoffen, dass bei seinem Team der Knoten noch rechtzeitig aufgeht. ■



XPB

Größter Fortschritt: Alfa Romeo fuhr auf Ferrari-Niveau



XPB

Neuer Anlauf: Newey und Horner wollen endlich Mercedes schlagen



XPB

Schumachers Lehrplan: Zwei Longruns, viele Kilometer

SO VIEL LANGSAMER WURDEN DIE AUTOS

Team	Quali 2020	Test 2021	Differenz
Red Bull	1.27.678 min	1.28,960 min	1,282 s
Mercedes	1.27,264 min	1.30,025 min	2,761 s
McLaren	1.28,542 min	1.30,144 min	1,602 s
Alpha Tauri	1.28,448 min	1.29,053 min	0,605 s
Aston Martin	1.28,322 min	1.30,460 min	2,138 s
Alpine	1.28,417 min	1.30,318 min	1,901 s
Ferrari	1.29,137 min	1.29,611 min	0,474 s
Alfa Romeo	1.29,491 min	1.29,766 min	0,275 s
Williams	1.29,294 min	1.30,117 min	0,823 s
Haas	1.30,111 min	1.31,531 min	1,420 s

F1-Saison 2021: Neue Farben, neue Formen



MOTORSPORT IMAGES

Mercedes-AMG F1 Team – F1 W12 E Performance

Schon der siebte WM-Titel in Folge war ein Rekord. Der achte Streich dürfte für das Silberpfeil-Team aber nicht zu einem Selbstläufer werden wie in den vergangenen Jahren. Der Lenkungstrick DAS musste ausgebaut werden. Und auch die aerodynamischen Einschnitte im Heck scheinen dem W12 nicht geschmeckt zu haben. Ärger droht auch beim Fahrerpersonal. Die Verträge mit Lewis Hamilton und Valtteri Bottas laufen nur bis Saisonende. Das nervige Pokerspiel beginnt also bald von Neuem. Und George Russell scharrt schon mit den Hufen.



MOTORSPORT IMAGES

Red Bull Racing – RB16B

Ist 2021 endlich das Jahr, in dem der Bann gebrochen wird? Die Testfahrten deuten zumindest darauf hin, dass Red Bull den Saisonstart nicht wieder verschläft. Adrian Newey hat die neuen Aero-Regeln genutzt, um den Rückstand auf Mercedes zu egalisieren. Und auch in Sachen Power scheint Honda in der Abschiedssaison ein guter PS-Schritt gelungen zu sein. Die Fans blicken zudem mit Spannung auf das Duell zwischen Max Verstappen und Sergio Pérez. Will man die Silberpfeile schlagen, muss das Duo auf der Strecke aber als Team auftreten.



MCLAREN

McLaren – MCL35M

Einer der Gewinner der Vorbereitung heißt McLaren. Die Frage lautet nur, ob der Fortschritt vor allem vom neuen Mercedes-Motor kommt oder ob auch das restliche Auto dazu beitragen kann, den Rückstand zur Spitze zu verringern. Vor allem auf den cleveren Diffusor-Trick haben die Ingenieure der Konkurrenz ein Auge geworfen. Auch fahrerisch sehen Experten McLaren in dieser Saison verbessert. Der Verlust von Carlos Sainz konnte in Person von Daniel Ricciardo mehr als adäquat ausgeglichen werden. Lando Norris muss sich im Teamduell strecken.



MOTORSPORT IMAGES

Aston Martin F1 Team – AMR21

Aus dem rosaroten Racing-Point-Panther wurde in der Winterpause der britisch-grüne Aston Martin. Nach den starken Auftritten der Mercedes-Kopie in der Vorsaison sahen Experten den Rennstall schon auf dem Sprung zur Spitze. Doch die hohen Erwartungen konnte der AMR21 bei den Tests nicht erfüllen. Das neu formierte Werksteam hat sich mit der Verpflichtung von Sebastian Vettel selbst unter Druck gesetzt. Der Heppenheimer bittet die Fans aber noch um etwas Geduld. Es dauere wohl fünf Rennen, bis er sein neues Auto richtig versteht.



MOTORSPORT IMAGES

Alpine F1 Team – A521

An das Design des neuen Alpine-Renners müssen sich die Fans ebenfalls noch gewöhnen. Die traditionellen Renault-Farben Gelb und Schwarz sind erst einmal wieder aus der Königsklasse verschwunden. Was die Technik des A521 angeht, fiel bei den Tests vor allem die ungewöhnlich breite Airbox ins Auge. Wie Aston Martin setzen auch die Franzosen auf Erfahrung im Cockpit. Fernando Alonso wagt nach zwei Jahren F1-Pause sein Comeback. Sollte sich der Erfolg nicht einstellen, dürfte es schnell ungemütlich für die neuen Teambosse werden.

Die zehn Teams starten in Bahrain mit sehr unterschiedlichen Vorzeichen in das neue Formel-1-Jahr. Für manche geht es um den Titel, andere sehen 2021 nur als Übergangssaison vor der großen Reglement-Revolution. Damit Sie vor dem mit Spannung erwarteten Auftakt-Grand-Prix auf dem Laufenden sind, haben wir hier die wichtigsten Infos kurz und knackig zusammengefasst. Und weil sich auch in Sachen Farbdesign einiges getan hat, zeigen wir Ihnen noch einmal alle zehn neuen Rennautos im Überblick.

Von: **Tobias Grüner**


MOTORSPORT IMAGES

Scuderia Ferrari – SF21
Für Ferrari-Teamboss Mattia Binotto wurde es schon letztes Jahr ungemütlich. Auch wenn 2021 nur ein Übergangsjahr ist, kann man sich eine weitere Pleitensaison eigentlich nicht erlauben. Von der großen Trendwende war in Bahrain aber noch nichts zu sehen. Leicht verbesserte Topspeeds deuten darauf hin, dass die Motoren-Ingenieure das PS-Defizit reduzieren konnten. Aber die starke Mittelfeldkonkurrenz wird Ferrari das Leben nicht leicht machen. Von Neuling Carlos Sainz sollten die Fans vor allem zu Beginn der Saison nicht zu viel erwarten.


MOTORSPORT IMAGES

Scuderia Alpha Tauri – AT02
Selbst Mercedes zeigte sich von der Pace des AT02 bei den Wintertests beeindruckt. Es scheint, als könne die kleine Schwester von Red Bull das Mittelfeld diese Saison ordentlich aufmischen. Es käme jedenfalls nicht überraschend, wenn sich Alpha Tauri 2021 am Ende als stärkster italienischer Rennstall entpuppt. Neben dem Auto bekam auch Rookie Yuki Tsunoda viel Lob für seine Leistung. Das vorhandene Talent auf einer schnellen Runde hat der 1,59 Meter kleine Japaner bewiesen. Jetzt muss er nur noch etwas an seiner Konstanz arbeiten.


ALFA ROMEO

Alfa Romeo Racing – C41
Die Ingenieure des Schweizer Sauber-Rennstalls äußerten sich nach dem Blick auf die ersten Daten der Bahrain-Tests sehr zufrieden. Der Alfa Romeo C41 scheint einen Schritt in Richtung Mittelfeld gemacht zu haben. Bei seiner Rennsimulation am Sonntagvormittag rollte Kimi Räikkönen rundenlang hinter dem Ferrari von Charles Leclerc hinterher, der ihn nicht abschütteln konnte. Auf die Einschnitte der Aerodynamik haben die Techniker mit der neuen Nase offenbar richtig reagiert. Und aus Maranello gab es dieses Jahr noch ein paar PS mehr Leistung.


MOTORSPORT IMAGES

Haas F1 Team – VF-21
Als Kundenteam von Ferrari profitiert auch Haas von dem Plus an Power. Ob das ausreicht, um den US-Rennstall ins Mittelfeld zu hieven, ist allerdings fraglich. Am Rest des Autos wurde die Entwicklung nämlich fast komplett eingestellt. „Uns ging es beim Test nur darum, die jungen Piloten so viele Kilometer wie möglich fahren zu lassen. Da sind größere Fortschritte möglich als mit Technik-Upgrades“, erklärte Teamchef Günther Steiner. Eine Tendenz, wie das Duell zwischen Mick Schumacher und Nikita Mazepin ausgehen könnte, war noch nicht zu erkennen.


MOTORSPORT IMAGES

Williams Racing – FW43B
Williams könnte diese Saison die rote Laterne an Haas abgeben. Der Fortschritt im Vergleich zum Vorjahresmodell war deutlich sichtbar. George Russell lobte, dass sein neuerdings fast komplett blau lackierter Dienstwagen spürbar mehr Abtrieb produziert. Allerdings sei der FW43B leider etwas windanfällig und nicht einfach abzustimmen. „Wenn wir bei der Hälfte der Rennen gut sind und Punkte holen, dann macht es auch nichts aus, wenn wir bei der anderen Hälfte der Rennen hinterherfahren“, erklärt der Mercedes-Junior die riskante Taktik.

Formel 1

Raserei am Roten Meer

Am 5. Dezember soll die Formel 1 erstmals Runden in Saudi-Arabien drehen. Jetzt haben die Veranstalter das Layout des neuen Stadtkurses vorgestellt.

Von: **Tobias Grüner**

Nach Bahrain und Abu Dhabi ist Saudi-Arabien schon der dritte Golfstaat, der sich einen Grand Prix gönnt. Die Mitglieder der Königsfamilie haben sich nicht lumpen lassen und den Formel-1-Spaß gleich für zehn Jahre ins Land geholt. Die Premiere steht als vorletztes Rennen auf dem 2021er Terminplan. Nun haben die Verantwortlichen stolz ihre neue Strecke vorgestellt. Es handelt sich um einen neuen Stadtkurs zwölf Kilometer nördlich von Jeddah.

Über 27 Kurven rasen die Piloten direkt an der Küste des Roten Meeres entlang. Mit einer Gesamtlänge von 6,175 Kilometern ist es die zweitlängste Strecke überhaupt im Kalender. Das Layout stammt aus der Feder von Hermann Tilke. Es soll ein Spektakel für die Fans und eine Herausforderung für die Piloten garantieren. Der Top-Speed wurde mit 322 km/h simuliert, als Rundenschnitt spuckten die Computer ein Tempo von 250 km/h aus. Damit ist der „Jeddah Street Circuit" der schnellste Stadtkurs der Welt. Drei DRS-Zonen sollen auf der sehr flüssigen Strecke mit vielen schnellen Richtungswechseln für Action sorgen. ■



FOM

Die Piloten fahren über die breite Promenade direkt am Roten Meer entlang

Formel 1

Alonso Alpines Pate

Renault-Präsident Luca de Meo setzt große Erwartungen in Fernando Alonso. Für ihn ist der Spanier der Pate, der Alpine helfen soll, wieder ein Top-Team zu werden.

Von: **Michael Schmidt**

Luca de Meo ist ein Motorsport-Fan. Der Italiener verrät, dass es bei seinem Amtsantritt im Konzern starke Strömungen gab, das teure Hobby Formel 1 einzustellen und die Sportmarke Alpine zu beerdigen. De Meo lehnte ab: „Ich wollte nicht der Mann sein, der 44 Jahre Formel-1-Geschichte beerdigt. Die Formel 1 soll für Alpine eine Marketing-Plattform werden, die Technologie für die Zukunft entwickelt und sich ab 2025 selbst trägt." Der Auftrag an das Team ist klar definiert: „Ich erwarte, dass wir uns jedes Jahr verbessern. Unsere Kampagne beginnt mit der Saison 2022."

Ein wichtiger Baustein im Sportprogramm von Alpine ist Fernando Alonso. De Meo hält große Stücke auf den Spanier: „Ich habe ihn gebeten, uns dabei zu helfen, wieder ein Top-Team zu werden. Seine Rolle ist heute eine andere als vor 15 Jahren. Seine Erfahrung, sein Talent und sein Ehrgeiz sollen uns helfen zu wachsen. Er ist quasi unser Pate. Unsere Aufgabe ist es, ihm das bestmögliche Auto zu geben."

Die neue Teamleitung zeigte sich von Alonsos Auftritt bei den Testfahrten beeindruckt. Der zweifache Weltmeister überzeugte die Ingenieure mit punktgenauem Feedback: „Fernando brauchte zehn Runden, bis er am Limit war. Dann ist er aus dem Auto gestiegen und hat uns gesagt: Das funktioniert nicht, und das muss besser werden. Er kam zurück, als wäre er nie weg gewesen. Du kannst dich mit ihm im Team keine Sekunde ausruhen. Genug ist nicht genug für ihn." ■



XPB

Luca de Meo (r.) hofft, dass mit Alonso der Erfolg zum Team zurückkommt

NACHRICHTEN

DEUTSCHER GRAND PRIX
Stefano Domenicali arbeitet an der F1-Rückkehr nach Deutschland: „Es gibt tolle deutsche Fahrer und Marken – da muss doch auch ein F1-Rennen möglich sein." Der Italiener soll sich bereits mit Vertretern aus Hockenheim und vom Nürburgring über Ideen ausgetauscht haben, wie man den Deutschland-GP wieder regelmäßig in den Kalender bekommen kann.

BOTTAS VOR AUFGABE
Valtteri Bottas hat in der neuen F1-Netflix-Doku „Drive to Survive" verraten, dass er nach der Stallregie 2018 in Sotschi, die ihn einen sichereren Sieg kostete, kurz an einen Abschied aus der Formel 1 gedacht habe: „Das war schwer zu akzeptieren. Ich war sehr wütend und habe mich gefragt, warum ich das überhaupt mache."

HÖHERES BUDGET-CAP?
Die Formel 1 diskutiert weiter über die geplanten Sprintrennen. Einige Teams argumentieren, dass die zusätzlichen Kosten für die drei Mini-GPs nicht im Budget vorgesehen waren. Sie fordern deshalb eine Anhebung der Kostengrenze um eine Million Dollar.

TICKETS FÜR HELFER
Die Verantwortlichen in Silverstone haben angekündigt, dass man beim Grand Prix eine Reihe an Freikarten an Corona-Helfer verteilen will. Noch ist allerdings nicht klar, ob Fans zugelassen sind.

MARQUES MIT CORONA
Ex-Minardi-F1-Pilot Taso Marques war in den letzten Wochen schwer an Covid-19 erkrankt. Der Brasilianer lag auf der Intensivstation, weil seine Lunge nur noch zu 15 Prozent funktionierte. „Ich bekam keine Luft mehr, hatte furchtbare Kopfschmerzen und wurde mit Medikamenten vollgestopft – ich dachte, dass ich sterben muss", berichtete der 45-Jährige nach seiner Entlassung.


MOTOR SPORT aktuell
Tanken oder Shoppen?
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell
frei Haus plus Einkaufsgutschein
gratis dazu!
BestChoice
EINKAUFSGUTSCHEIN
30 €
zalando
Thalia
toom
zooplus
ESPRIT
babywalz
MEDIMAX
breuninger
INTERSPORT
mit mehr als 25.000 Filialen.
cadooz
Tank- und Warengutschein
30 €
JET
SCHLAUER IST DAS.
amazon.de
geschenkkarte
€ 30
GRATIS
für Sie zur Wahl

Vom Ausschuss zum Weltmeister

BrawnGP gab es nur ein Jahr. Die kurze Story endete mit acht Siegen und dem WM-Titel. Dann wurde das Honda-Erbe an Mercedes verkauft. Matchwinner war ein Auto mit einem umstrittenen Technik-Trick.

Von: **Michael Schmidt**



Ein unkompliziertes Auto für den Titel: Tiefe Nase, kurze Seitenkästen, klare Linie

REINHARD

Am 28. November 2008 wurde Ross Brawn in die englische Honda-Zentrale nach Slough zitiert. Die Nachricht war niederschmetternd. Aus heiterem Himmel erklärten die Japaner ihrem Teamchef: „Wir steigen aus. Geh in die Fabrik, schalte die Lichter aus, schicke deine Leute nach Hause und wickle die Firma ab.“ Nach dem ersten Schock entschieden Brawn und sein Partner Nick Fry: „Wir müssen uns Zeit kaufen.“ Nach englischem Recht hätte eine Firmenauflösung drei Monate gedauert und wäre mit hohen Kosten verbunden gewesen. „Die Firma war ja nicht insolvent. Honda wollte einfach nicht mehr. Deshalb haben wir ihnen einen Gegenvorschlag gemacht: Gebt uns das Geld, das euch die Abwicklung kostet. Wir machen in Eigenregie weiter.“

Brawn startete mit einem Budget von 130 Millionen Euro in die Saison und bekam von Honda obendrauf einen Notgroschen über 85 Millionen Euro. Das Personal wurde von 700 auf 450 Mitarbeiter abgebaut. Das Auto war zum Glück schon fertig. Im Januar fiel die Entscheidung, die Chassis auf Mercedes-Motoren umzurüsten. Das verlangte den Umbau der Kühlung und des Getriebes. Beides war ja für einen Honda-V8 konzipiert worden. Auf Kers wurde verzichtet. Honda hatte einen Schwungscheiben-Speicher entwickelt, der zusammen mit dem Elektromotor knapp 30 Kilogramm gekostet hätte. Die investierten die Ingenieure um Jörg Zander, John Owen und Loïc Bigois lieber in eine bessere Gewichtsverteilung.

23 Tage vor Saisonbeginn ging der BrawnGP 001 zum ersten Mal auf Testfahrt. Und er schlug ein wie eine Bombe. Das weiß lackierte und eigentlich recht bieder aussehende Auto fuhr der Konkurrenz um die Ohren. Der BrawnGP 001 trug einen technischen Kunstgriff in sich, an dem sich die Gemüter erhitzten und der die Formel-1-Gemeinde in zwei Gruppen teilte. Ein Doppeldiffusor trickste die neuen Aerodynamikregeln aus, die den Autos 25 Prozent Abtrieb nehmen sollten. Ein Honda-Ingenieur hatte im August die zündende Idee. „Da waren Chassis und Getriebe bereits konstruiert. Wir mussten den doppelten Boden um das herum bauen, was wir hatten. Es war deshalb noch nicht einmal die optimale Lösung“, erinnert sich Ross Brawn.

Streitpunkt Doppeldiffusor

Der Doppeldiffusor brachte 40 Punkte mehr Abtrieb im Heck. Also rund 13 Prozent. Toyota und Williams folgten der gleichen Idee wie BrawnGP, führten sie nur nicht so perfekt aus. Ein Ingenieur, der Honda verlassen hatte, erzählte Toyota von dem Trick. Williams erfuhr davon, weil man für Toyota das Getriebe baute. Alle anderen behaupteten, sie hätten den gleichen Gedanken auch gehabt, hätten auf den Trick nur verzichtet, weil er ihrer Meinung nach illegal war. Was natürlich eine Schutzbehauptung war.

Die Konkurrenz wachte erst auf, als BrawnGP den Saisonauftakt in Melbourne mühelos gewann. Adrian Newey von Red Bull und Aldo Costa von Ferrari sprachen von Betrug. Sie opponierten am lautesten gegen den Trick, denn ihre Autos waren am schwierigsten nachzurüsten. Wer nachträglich einen Doppeldiffu-



REINHARD

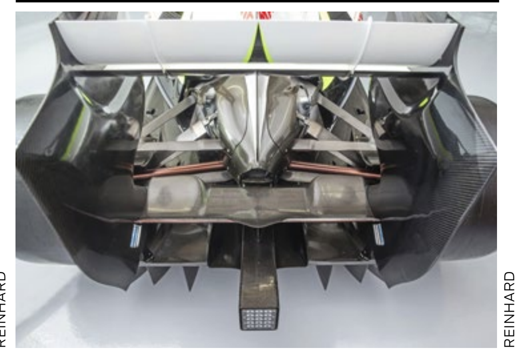
Ohne Hybrid: Im BrawnGP-Cockpit fehlte der Kers-Knopf für 82 PS extra

DIE ERFOLGE

REINHARD

Debüt: GP Australien 2009
GP-Einsätze: 17
Einsatzzeit: 2009
Siege: 8
Pole-Positions: 5
Punkte: 172

DAS DETAIL


REINHARD

Der Doppeldiffusor. Ein Kanal über dem Kanal. Das vergrößerte die Expansion des Diffusors und unterstützte den Ansaugeffekt des unteren Tunnels. Im Zentrum des Autos war die Höhe des Diffusors nicht beschränkt. Man konnte also einen zweiten über den ersten Kanal bauen. Doch wie die Luft dort hineinbringen, wenn im Boden keine Löcher erlaubt waren? Waren sie doch. Man durfte von unten betrachtet nur Aufhängungselemente und den Himmel sehen. BrawnGP schlitzte in die vertikale Fläche zwischen Bodenplatte und Referenzebene zwei 20 Zentimeter lange Slots.

DIE TECHNIK


REINHARD

Bezeichnung: BrawnGP 001-Mercedes
Chassis: Karbon-Monocoque
Motor: Mercedes-V8, 755 PS bei 18 000/min
Getriebe: BrawnGP 7-Gang, Quickshift
Vorderachse: 2/2 Querlenker, Pushrod, 0-Kiel
Hinterachse: 2/2 Querlenker, Pushrod
Reifen: Bridgestone
Länge: 4680 mm
Breite: 1800 mm
Höhe: 1041 mm
Radstand: 3180 mm
Spur vorne: 1470 mm
Spur hinten: 1405 mm
Tank: 130 l
Gewicht: 605 kg

sor einbauen musste, brauchte Platz. Bei Ferrari stand das zu groß geratene Getriebe im Weg, bei Red Bull die Elemente der neuen Zugstreben-Hinterachse.

Brawn verweist darauf, dass der Doppeldiffusor nur ein Schlüssel in einem insgesamt stimmigen Paket war. Die tiefe Nase, die als Flügel ausgelegten unteren Querlenker und das schaufelförmige horizontale Leitblech unter der Nase waren mit Bedacht so gewählt, um die Turbulenzen vom Frontflügel besser abzufangen. Die Seitenkästen gerieten extrem kompakt und kurz. Das Heck war aufgeräumt, mit viel freier Fläche oberhalb des Diffusors.

Eine Verteidigungsschlacht

BrawnGP lebte sieben Rennen lang von seinem technischen Vorteil. In der Zeit gewann Jenson Button sechs Grands Prix. Vor dem GP England hatte Button 32 Punkte Vorsprung auf seinen härtesten Widersacher Sebastian Vettel. Die restlichen zehn Rennen versuchte der Engländer, sein Polster über die Distanz zu retten. Er haderte damit, dass er plötzlich die Reifen nicht mehr so schnell in ihr Arbeitsfenster brachte wie zu Saisonbeginn. Das lag an einigen Modifikationen an dem Auto, die ins Leere gelaufen waren. „Wir konnten nicht so entwickeln wie wir wollten, weil wir uns Geld für die Saison 2010 sparen mussten. Mitte des Jahres war ja noch nicht absehbar, dass wir später an Mercedes verkaufen würden“, blickt Brawn zurück. Der WM-Titel ging auch deshalb an den Außenseiter, weil sein Auto zuverlässiger war als das Konkurrenzprodukt. BrawnGP legte mit 9728 Kilometern über 97 Prozent der Maximaldistanz zurück. Das Team von Ross Brawn zählte nur zwei Ausfälle, einen davon aus technischen Gründen. WM-Gegner Red Bull kam lediglich auf 9099 Kilometer. ■


REINHARD

Sieg beim Debüt: Button dominierte, Kollege Barrichello wurde Zweiter



French Connection

Wenn sich alle Favoriten selber ein Bein stellen, gewinnt halt ein hoch geschätzter Außenseiter: Das Mustang-Sampling-Team holte mit dem französischen Trio Tristan Vautier, Sébastien Bourdais und Loïc Duval den Gesamtsieg beim Frühjahrsklassiker der IMSA-Serie in Sebring.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die 69. Ausgabe des 12h-Rennens in Sebring produzierte einen echten Überraschungssieger: So spielten nicht etwa die Cadillac-Topteams von Chip Ganassi und Whelen Engineering die erste Geige, auch nicht die beiden Werks-Acura oder der einsame Mazda, der im November vergangenen Jahres noch das letzte Rennen an gleicher Stätte gewinnen konnte. Stattdessen siegte ein Team, dessen Auto fast über die volle Renndistanz eine Runde hinter dem DPi-Spitzenfeld lag und dessen Speed unauffällig bis blass blieb.

Doch das Trio Loïc Duval, Tristan Vautier und Sébastien Bourdais eroberte im Mustang-Sampling-Cadillac (#5) die Führung am Ende genau zum richtigen Zeitpunkt, und Veteran Bourdais ließ sich im Finale trotz großem Druck von hinten die Butter nicht mehr vom Brot nehmen – nur 2,614 Sekunden trennten im Ziel die drei Podiums-Teams von Cadillac, Mazda und Acura.

Sieg mit Dusel und Können

Das Mazda-DPi-Werksteam belegte mit Harry Tincknell, Oliver Jarvis und Jonathan Bomarito Platz 2. Tincknell musste seine Position in den Schlussminuten gegen den von hinten heranstürmenden Ally-Cadillac von Kamui Kobayashi verteidigen – der Japaner belegte zwar auf der Rennstrecke den dritten Platz, doch eine Überschreitung der maximalen Gesamtfahrzeit bei Teamkollege Simon Pagenaud hatte die nachträgliche Zurückstufung auf den letzten Platz in der DPi-Klasse zur Folge, sodass der Caddy mit der Nummer 48 im Ziel nur auf Platz 28 gewertet wurde. Von der Strafe profitierte das Acura-Team Meyer Shank Racing, dessen Piloten Dane Cameron, Olivier Pla und Juan Pablo Montoya somit noch Platz 3 erbten. Damit waren im Ziel alle drei DPi-Marken auf dem Podium vertreten.

Mit Ausnahme der letzten Stunde sah das Mustang-Sampling-Team im Rennen nicht wirklich wie ein Siegkandidat aus. In der achten Rennstunde wurde Tristan Vautier zum Beispiel Opfer einer unverschuldeten Kollision mit dem Whelen-Cadillac (#31) von Felipe Nasr: Der Brasilianer drehte sich auf kalten Reifen und räumte den Markenkollegen Vautier gleich mit ab. Für das hoch gehandelte Whelen-Team bedeutete der Unfall das Ende aller Siegträume, weil die Lenkung beschädigt war und getauscht werden musste – Tristan Vautier dagegen konnte im Mustang-Sampling-Caddy ohne große Blessuren weiterfahren.

> Die robusten Caddy sind in Sebring für gewöhnlich in der Favoritenrolle. Die Autos von Ganassi und Whelen waren klar die schnellsten DPi im Feld – den Sieg holte aber das JDC-Cadillac-Team.

„Der Einschlag war aber so hart, dass ich erst ein paar Sekunden brauchte, bevor ich überhaupt realisierte, dass ich weiterfahren kann", sagte Vautier über den Unfall. „Wir hatten in letzter Zeit so oft die Chance auf ein gutes Resultat, aber im Finale lief meist alles gegen uns. Hier in Sebring war es jetzt andersherum: Im Rennen hatten wir Mühe und Probleme, aber im Finale lief es dann ganz prächtig!"


Mit rein französischer Besatzung zum Sieg: Bourdais, Duval und Vautier siegten in Sebring

IMSA

Was so eigentlich nicht ganz stimmt: Bourdais nahm den Restart nach der achten und letzten Gelbphase 19 Minuten vor Rennende zwar als Führender in Angriff und konnte sich zunächst auch ein wenig absetzen. Doch bald löste sich ein Element des oberen Heckflügelblattes, weshalb der Franzose Abtrieb verlor und die Gegner wieder zügig aufschlossen. Der Nachteil hatte allerdings auch einen Vorteil: Zwar hatte Bourdais weniger Abtrieb und Grip in den Kurven, dafür aber auch weniger Luftwiderstand und mehr Topspeed auf den Geraden – auf diese Weise konnte der erfahrene 42-jährige Franzose die drängelnden Hinterleute in Schach halten.

Problem mit Heckflügel

„Ich spürte, dass wir kurz nach dem Restart plötzlich Abtrieb verloren, aber ich war mir nicht sicher, ob ich die Gegner mit diesem Handicap auf Distanz würde halten können", sagte Bourdais nach dem Rennen. „Dazu hatte ich Glück, dass ich das Auto nicht verlor, denn wenn einem schlagartig viel Abtrieb flöten geht, besteht die Gefahr, dass man das Auto auf der Bremse verliert oder in der Kurve abfliegt. Im allerersten Moment dachte ich sogar, es wäre Öl auf der Strecke, aber wir realisierten schnell, dass wir ein Problem mit dem Heckflügel hatten. Ich habe dann die Stabis verstellt und die Bremsbalance neu justiert, trotzdem war das Auto schwierig zu fahren, besonders in Turn 1 am Ende der Start-und-Ziel-Geraden. Jedenfalls waren uns die Renngötter trotz des Missgeschicks mit dem Heckflügel offenbar wohlgesonnen!"

Bei ehrlicher Betrachtung muss man festhalten, dass der siegreiche DPi des JDC-Miller-Teams über das Rennen hinweg eher der langsamste Prototyp aus der Cadillac-Fraktion war. Nach einem leichten Feindkontakt und dem Tausch der Fahrzeugnase lag das Auto mit Nummer 5 fast durchweg eine Runde hinter den Spitzenteams. Da sich die acht Gelbphasen gleichmäßig über die Renndauer verteilten, gaben die Topteams ordentlich Gas, sobald die Ampeln auf Grün schalteten – da sah der Caddy von Bourdais, Duval und Vautier nicht wie ein Siegkandidat aus. Das hohe Tempo führte dazu, dass die Sieger mit 349 Runden sogar einen neuen Distanzrekord beim 12h-Rennen aufstellten.

Anderthalb Stunden vor Rennende tummelte sich das Mustang-Sampling-Auto beim Restart nach der siebten SC-Phase noch auf Platz 6, 30 Minuten später hatte man beim vorletzten Stopp dank guter Strategie und schneller Arbeit der Mechaniker die Führung erobert. „So richtig habe ich aber nicht mehr an den Sieg geglaubt," gab Loïc Duval nach dem Rennen zu. „Aber wir haben nicht aufgegeben und sind dafür belohnt worden."

Jetzt ist ein Cadillac-Sieg in Sebring nichts Ungewöhnliches: Die Caddy gelten als die Panzer unter den DPi-Wagen, und die Strecke in Sebring ist bekanntlich eine Rüttelpiste. Was dazu führt, dass beim 12h-Rennen meistens ein Cadillac gewinnt. Cadillac dominierte auch 2021 das Rennen in Sebring – aber halt nicht mit dem siegreichen Fahrzeug. Zwei andere Caddys galten vielmehr als Favoriten: Whelen Engineering (#31) und Chip Ganassi Racing (#01).

Pipo Derani hatte den Whelen-Cadillac auf die Pole-Position gestellt, doch im Rennen erwischte man einen gebrauchten Tag: Zwar führte Derani zu Rennbeginn mit dem Whelen-Auto, dass er sich mit Felipe Nasr und Mike Conway teilte. Doch ab da ging es nur noch bergab: In Runde 21 kam es zum Feindkontakt zwischen dem führenden CGR-Cadillac von Renger van der Zande (#01) und dem attackierenden Markenkollegen Pipo Derani. Der Brasilianer wollte sich im dichten Verkehr in Turn 17 noch an van der Zande vorbeipressen, dessen Linie wiederum von einem GT-Auto kompromittiert wurde. Letztlich kollidierten die beiden Top-Caddys, Derani touchierte dabei die Mauer auf der Innenseite, bei der folgenden Reparatur der Lenkung verlor das Team 6.47 Minuten oder vier Runden – und damit war der Traum vom Sieg bereits in der ersten Stunde de facto ausgeträumt. Der Holländer ermahnte den Brasilianer, in Zukunft mehr Umsicht walten zu lassen: „Die Mauer steht da in Turn 17 seit 50 Jahren, das sollte doch auch ein Derani wissen …"

> „In der letzten Viertelstunde verloren wir schlagartig Abtrieb wegen eines Problems mit dem Heckflügel, aber am Ende waren uns die Renngötter offenbar wohlgesonnen."
>
> Sebring-Sieger Bourdais

Derani und Nasr machten dank herausragendem Speed und guter Strategie eine Runde wett, aber als zur Rennmitte der dritte Fahrer Mike Conway zum Zuge kam, war klar, dass die Aufholjagd zu Ende war, denn der Brite war zu langsam. „Das Auto war schwer zu fahren, es gab viel Übersteuern, und wir konnten uns nicht erklären, woher das kam." Nach dem Unfall mit dem späteren Sieger Vautier und einer erneuten Reparatur blieb der Whelen-Caddy am Ende ohne Vortrieb auf der Strecke stehen.

Ganassi übermächtig

Siegkandidat Nummer 2 war ganz klar der Ganassi-DPi (#10) von Renger van der Zande, Kevin Magnussen und Scott Dixon. Van der Zande hatte zur Rennhalbzeit eine satte Führung von 23 Sekunden auf den zweitplatzierten Mazda (#55) von Oliver Jarvis herausgefahren – und damit einen ersten Warnschuss in Richtung der Konkurrenz abgegeben. ▷



IMSA

Mazda holte nach dem Sebring-Sieg im Vorjahr diesmal Platz 2



IMSA

Meyer Shank feierte das erste Podium seit dem Umstieg in die Topklasse





Startgetümmel in der Topklasse: Pipo Derani biegt als Führender im Whelen-Cadillac in Turn 1 ein

IMSA

Der Mazda von Jarvis war unter den wärmeren Bedingungen am Tag nicht die erste Wahl: „Das Auto fühlte sich an, als hätte es kaum Dämpfung vom Fahrwerk, aber wir wussten, dass wir bei der Musik sein sollten, wenn es am Abend kühler wird," erklärte Jarvis im Ziel. Die regelmäßig verteilten Gelbphasen brachten das Feld jedoch immer wieder zusammen, sodass am Ende alle sieben gestarteten DPi-Autos im Verlauf des Rennens mindestens einmal in Führung lagen. „Das Auto muss am Rennende gut sein, wenn es um die Wurst geht", hatte Jarvis-Teamkollege Harry Tincknell schon vor dem Rennen orakelt.

Erst super, dann verwachst

Als in Sebring die Nacht hereingebrochen war, stellte sich schnell heraus, dass wieder der Ganassi-DPi die Benchmark war: IndyCar-Superstar Scott Dixon eroberte beim Restart nach der sechsten Gelbphase zweieinhalb Stunden vor Schluss die Führung und baute diese binnen 15 Runden auf 11 Sekunden aus!

Der Sieg wäre Dixon vermutlich nicht mehr zu nehmen gewesen, doch der Neuseeländer stellte sich selber ein Bein: 69 Minuten vor Rennende erreichte ihn die Aufforderung, die Box zum vorletzten Stopp anzulaufen, erst in Turn 17, also wenige Meter vor der Boxeneinfahrt.

Beim Abbiegen übersah Dixon den GTLM-BMW von Connor De Phillippi, den er kurz zuvor überrundet hatte. Der seitliche Feindkontakt sorgte für eine Beschädigung der Lenkung, die fällige Reparatur dauerte 7.35 Minuten und brachte dem Top-Favoriten vier Runden Rückstand ein.

„Die Ansage, an die Box zu kommen, kam schon zu Beginn der Runde, aber Dixon konnte sie wegen eines Funkpoblems nicht hören", erklärte van der Zande nach dem Rennen. „In letzter Sekunde hörte er dann die zweite Aufforderung und musste kurz verlangsamen, wobei der BMW auf der Innenseite wieder auf die gleiche Höhe zog – und dann hat es halt gekracht."

Die Serie der vorletzten Boxenstopps definierte die Reihenfolge fürs Finale, die letzte Gelbphase schob das Feld noch mal zusammen, sodass letztlich fünf DPi-Prototypen von drei Marken in den letzten 19 Rennminuten beim Restart nur um zwei Sekunden getrennt waren. Der Held in der Schlussphase war Kamui Kobayashi, der sich im Ally-Cadillac (#48) von Platz 5 auf Position 3 nach vorne tankte und auch fast noch Tincknell im Mazda von Position 2 verdrängt hätte. Doch wie erwähnt blieb das tolle Finale von Kobayashi wegen der Überschreitung der Maximalfahrzeit bei Teamkollege Simon Pagenaud unbelohnt.

!

Ganassi-Pilot Scott Dixon hatte im Finale eigentlich alles im Griff, bis er 69 Minuten vor Rennende einen Funkspruch überhörte und dann beim Abbiegen in die Box einen Unfall fabrizierte.

Durch die Strafe für den Ally-Cadillac rückte der Acura (#60) von Meyer Shank Racing (Dane Cameron, Olivier Pla, Juan Pablo Montoya) noch auf den dritten Platz nach vorne. Ein Podestkandidat war das Auto eigentlich nicht: In der ersten Rennhälfte kämpften die Piloten mit Balanceverschiebungen, Unter- und Übersteuern wechselten sich von Kurve zu Kurve ab. Zur Rennmitte wurde das Setup während einer Gelbphase sogar einmal komplett auf den Kopf gestellt, aber der Schuss ins Blaue brachte keinen echten Durchbruch.

„Bei der enormen Leistungsdichte kann man nur gewinnen, wenn alles passt und das Team die Abstimmung auf den Punkt gebracht hat", so David Salters, Boss der US-Rennabteilung von Honda (HPD), nach dem Rennen. Schlussfahrer Dane Cameron beschrieb das Finale: „Sebring endet ja für gewöhnlich immer mit einem Shootout nach einer späten Gelbphase, und so war es auch diesmal wieder. Wir lagen zwar in den Top-5, und ich konnte nach dem Restart noch einen Platz gutmachen, aber das Auto war einfach den ganzen Tag nicht in der Balance, die wir von unserem Acura normalerweise gewohnt sind."

Acura: Mangelnde Balance

Das gilt in Summe auch für den zweiten Acura-DPi des Teams von Wayne Taylor Racing (WTR) mit der Startnummer 10, das nach dem Triumph beim Saisonstart als Meisterschaftsführender nach Florida gereist waren.

Die Piloten Ricky Taylor, Felipe Albuquerque und IndyCar-Pilot Alexander Rossi bemühten sich zwar redlich, doch mehr als Platz 4 war am Ende nicht drin. In der fünften Rennstunde fiel das Trio wegen einer Strafe zurück, nachdem beim Losfahren vom Boxenstopp noch ein Teil der Nachtankanlage am Auto hängen geblieben war. Damit war die Startnummer 10 für weite Teile des Rennens in der Defensive, was die Track-Position betraf.

Albuquerque, der in Daytona noch der große Held war, kolli-

dierte in Runde 244 mit dem Lexus (#14) von Jack Hawksworth, woraufhin bei einem Stopp die Nase gewechselt werden musste. Später wurde dann auch noch der Austritt von Kühlflüssigkeit diagnostiziert, woraufhin der Motor in Folge immer mehr Leistung verlor. Was übrigens auch dazu führte, dass Schlussfahrer Rossi das teaminterne Acura-Duell gegen Dane Cameron nach dem Restart aus der letzten Gelbphase verlor.

Unerwartete Siegesfeier

„Am Ende haben uns der Unfall und die Folgeschäden das Genick gebrochen", so Ricky Taylor nach dem Rennen. „Ich glaube schon, dass wir vom Speed her vorne ein Wörtchen hätten mitsprechen können, aber im Finale fehlte dann definitiv die Pace."

Die 69. Ausgabe des 12h-Rennens in Sebring war also wieder ein Ausscheidungsrennen, bei dem die besten und schnellsten DPi-Teams Federn lassen mussten. So kam das Mustang-Sampling-Team zum Handkuss: Die Fahrer mussten erst mal Flüge umbuchen, um Zeit für die unerwartete Siegesfeier am folgenden Sonntag zu haben. ■



IMSA

Unbelohnter Siegkandidat: Cadillac-DPi von Chip Ganassi Racing



IMSA

Sommerliche Abendstimmung beim 12h-Rennen in Sebring

IMSA-MEISTERSCHAFT

ZWEITER IMSA-SAISONLAUF: 12h-RENNEN SEBRING, FLORIDA (USA)

Länge der Strecke: 6,018 Kilometer; **Renndistanz:** 349 Runden = 2100,282 Kilometer; **Pole-Position DPi:** Felipe Derani, Cadillac (#31): 1.45,354 min; **Pole-Position GTLM:** Antonio García, Corvette C8.R (#3): 1.54,910 min; **Pole-Position GTD:** Jack Hawksworth, Lexus RC F (#14): 1.59,247 min: **Schnellste Rennrunde DPi:** Felipe Nasr (#31): 1.46,151 min; **Schnellste Rennrunde GTLM:** Antonio García (#3): 1.55,642 min; **Schnellste Rennrunde GTD:** Patrick Long (#16): 2.00,808 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPi	#5	Bourdais/Duval/Vautier	Mustang Sampling-Cadillac-DPi	12:01.01,418 h
2.	DPi	#55	Jarvis/Tincknell/Bomarito	Multimatic-Mazda-DPi	+1,435 s
3.	DPi	#60	Cameron/Pla/Montoya	Meyer Shank-Acura-DPi	+2,614 s
4.	DPi	#10	Albuquerque/Taylor/Rossi	Wayne Taylor Racing-Acura-DPi	+5,318 s
5.	DPi	#01	Dixon/van der Zande/Magnussen	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+2 Runden
6.	LMP2	#52	Keating/Jensen/Huffaker	PR1 Mathiasen-Oreca-LMP2	+5 Runden
7.	LMP2	#18	Merriman/Tilley/Dalziel	Era-Motorsport-Oreca-LMP2	+5 Runden
8.	GTLM	#79	MacNeil/Campbell/Jaminet	WeatherTech Racing-Porsche 911 RSR Evo	+15 Runden
9.	GTLM	#25	Spengler/De Phillippi/Eng	Rahal-BMW M8 GTE	+16 Runden
10.	GTLM	#24	Krohn/Edwards/Farfus	Rahal-BMW M8 GTE	+16 Runden
11.	GTLM	#3	Taylor/Garcia/Catsburg	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+16 Runden
12.	GTLM	#4	Tandy/Milner/Sims	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+19 Runden
13.	LMP3	#54	Bennett/Kurtz/Braun	Core Autosport-Ligier JS P320	+20 Runden
14.	LMP3	#91	Cox/Murry/Bleekemolen	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+20 Runden
15.	LMP3	#74	Andrews/Pigot/Robinson	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+20 Runden
16.	LMP3	#7	McAleer/Askew/McCusker	Forty7 Motorsport-Ligier JS P320	+21 Runden
17.	LMP3	#33	Barbosa/Clairay/Willsey	Sean Creech Motorsport-Ligier JS P320	+21 Runden
18.	GTD	#9	Robichon/Vanthoor/Kern	Pfaff Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+29 Runden
19.	GTD	#16	Hindman/Long/Heylen	Wright Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+29 Runden
20.	GTD	#23	James/de Angelis/Gunn	Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3	+29 Runden
21.	GTD	#44	Potter/Pumpelly/Lally	Magnus Racing-Acura NSX GT3	+29 Runden
22.	GTD	#88	Nielsen/Legge/Figueiredo	Team Hardpoint EBM-Porsche 911 GT3 R	+29 Runden
23.	GTD	#12	Montecalvo/Veach/Megennis	Vasser Sullivan-Lexus RC F GT3	+30 Runden
24.	GTD	#14	Telitz/Hawksworth/Kirkwood	Vasser Sullivan-Lexus RC F GT3	+36 Runden
25.	GTD	#16	Auberlen/Foley/Read	Turner Motorsport-BMW M6 GT3	+36 Runden

NACHRICHTEN

LMP2: MATHIASEN-SIEG

Das Team PR1 Mathiasen hat die LMP2-Klasse in Sebring gewonnen: Mikkel Jensen beendete das Rennen mit nur 2,5 Sekunden Vorsprung auf Ryan Dalziel vom Team Era Motorsport. Jensen, der sich das Auto mit Ben Keating und Scott Huffaker teilte, und Dalziel (Kyle Tilley und Dwight Merriman als Teamkollegen) steuerten die einzigen beiden noch verbliebenen Autos in der Führungsrunde. Der LMP2 von United Autosports mit Guy Smith, Wayne Boyd und James McGuire belegte den dritten Podestplatz.

NEUES QUALI-FORMAT

In der GTD-Klasse kam in Sebring erstmals ein neues, zweigeteiltes Quali-Format zum Einsatz: In der ersten, 15-minütigen Quali-Session fahren die Privatfahrer (Silber oder Bronze) die Startreihenfolge fürs Rennen aus. Die Amateure müssen auch das Rennen starten. In einer zweiten Sitzung fahren die Profipiloten (Gold oder Platin) dann die Quali-Punkte für die Meisterschaftswertung heraus.

DEUTSCHE PRÄSENZ

Sebring ist normalerweise ein großes Stelldichein für Fahrer und Motorsportmanager aus Deutschland. Doch in diesem Jahr war der Zugang zum Fahrerlager streng limitiert, dazu gelten nach wie vor Reisebeschränkungen von Deutschland nach Amerika. Das mag der Grund sein, warum mit Maro Engel, Lars Kern, Tim Zimmermann und Niklas Krütten (LMP3) nur vier deutsche Piloten in Sebring am Start standen. Auch die Präsenz auf der Management-Seite war überschaubar: Nur Pascal Zurlinden (Leiter Werkssport Porsche) und Mike Krack, der neue BMW-Sportchef, kamen nach Sebring. Schließlich war im Gegensatz zu früher 2021 nur ein deutscher Journalist beim Klassiker in Florida zugegen – nämlich Motorsport aktuell-Redakteur Marcus Schurig.



Völlig unerwartet holte Porsche mit dem privaten Proton-Team den GTLM-Klassensieg

Porsche räumt alles ab

Beim IMSA-Rennen in Sebring ging Porsche als klarer Sieger aus den GT-Knödeleien hervor: In der GTD-Klasse für GT3-Autos verbuchten die Schwaben einen Doppelsieg. Noch bemerkenswerter war der Umstand, dass Porsche mit einem Privatteam und einem Silber-Fahrer an Bord die Werksklasse GTLM für sich entscheiden konnte.

Von: **Marcus Schurig**

Christian Ried gehört nicht zu den Menschen, die sich leicht aus der Fassung bringen lassen. Dafür hat der Unternehmer aus Biberach im Rennsport einfach schon zu viel erlebt – als Fahrer ebenso wie als Teamchef. In diesem Jahr setzt der Tausendsassa einen Porsche 911 RSR in der GTLM-Werksklasse der IMSA-Meisterschaft ein. „Eigentlich wollte ich in Daytona ja selber fahren, aber dann ergab sich kurzfristig der Deal mit dem IMSA-Sponsor WeatherTech.“

Der Sohn des WeatherTech-Firmengründers, der 28-jährige Cooper MacNeil, fährt nun die volle Saison an der Seite von Porsche-Werksfahrern – Ried trat, ganz Geschäftsmann, seinen Fahrerplatz ab. „Das Ziel besteht schon darin, aufs Podest zu fahren“, sagte Ried. Das Problem: Cooper MacNeil ist als Silber-Fahrer ein Amateur, die Gegner in der Klasse sind aber Werksteams und Werksfahrer. In Sebring kämpfte das aus der Sportwagen-WM bekannte Proton-Competition-Team von Ried also gegen zwei Werks-BMW und zwei Werks-Corvetten. Da war nach Adam Riese nicht viel mehr drin als ein fünfter Platz.

Falsch gedacht: Als sich die Zielflagge beim 12h-Rennen am Samstag um 22.15 Uhr senkte, stand Cooper MacNeil zusammen mit den Werkspiloten Matt Campbell und Mathieu Jaminet ganz oben auf dem Podest. „Das ist schon verrückt, dass wir hier als Privatteam die Werksteams schlagen konnten“, gab der leicht geplättete Teamchef Christian Ried nach dem Rennen zu. Wie kam es zu dem Sensationssieg? Erstens halfen die anderen Werksteams tatkräftig mit, zweitens war das Proton-Team im richtigen Moment an der richtigen Stelle.

Wer zuletzt lacht ...

Privatfahrer MacNeil fuhr den Start, den Rest erledigten die Porsche-Profis wie gewohnt fehlerfrei und schnell. Nach der Serie der letzten Boxenstopps war der Proton-Elfer bereits voll auf Podiumskurs: Denn der BMW M8 GTE mit der Startnummer 24 (John Edwards, Jesse Krohn und Augusto Farfus) war zwei Stunden vor Rennende aufgrund eines kurzen Feuers beim Boxenstopp aus der Führungsrunde herausgefallen. Und die zweite Corvette mit der Startnummer 4 (Alex Sims, Nick Tandy, Tom Milner) kämpfte seit Rennbeginn mit Elektronikproblemen und fiel in der Folge durch Resets und Reparaturen weiter zurück.

Doch es kam noch besser: Als das Safety Car 32 Minuten vor Schluss ein letztes Mal ausrücken musste, weil der Mercedes-GT3 von Maro Engel wegen eines Radverlustes von der Strecke geborgen werden musste, reduzierte sich der Abstand der drei GTLM-Teams in der Führungsrunde auf null. Bei der Rennfreigabe 19 Minuten vor Schluss führte Corvette-Pilot Antonio García (#3) knapp vor Connor De Phillippi im Rahal-BMW (#25), dahinter lauerte Proton-Schlussfahrer Mathieu Jaminet auf seine Chance.

Und die bekam er, ganze acht Minuten vor Rennende: De Phillippi ritt eine optimistische Attacke auf García eingangs Turn 7, die Chose ging schief – und Mathieu Jaminet schlüpfte durch. García musste zur Schnellreparatur an die Box, De Phillippi bekam als Verursacher des Unfalls eine Durchfahrtsstrafe aufgebrummt. Damit war der Überraschungssieg für Porsche perfekt.

„Natürlich haben wir bei dem Sieg auch von dem Unfall der beiden führenden Fahrzeuge profitiert“, sagte Jaminet nach dem Rennen, „aber man muss auch festhalten, dass wir ein fehlerfreies Rennen gefahren sind und

zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle waren, um von der Situation zu profitieren. Und so ist natürlich schon sehr cool, wenn man als Privatteam die Werksteams schlagen kann – das passiert ja nicht allzu oft!“

Teamchef Christian Ried war voll des Lobes für seine Truppe, die das Fahrzeug einsetzt: „Fahrer, Mechaniker und Ingenieure haben einen blitzsauberen Job gemacht. Ich hätte mir wirklich nicht träumen lassen, dass wir hier bei einem der wichtigen Saisonrennen in Sebring so schnell einen Sieg einfahren!“

Duell der anderen Art

Über den gesamten Rennverlauf balgten sich vor allem die Corvette mit der Nummer 3 (García, Jordan Taylor, Nicky Catsburg) und der Rahal-BMW (#25) von Connor De Phillippi, Philipp Eng und Bruno Spengler um die Führung. Beim reinen Speed gab es keine großen Unterschiede, obwohl BMW im Vergleich zum letzten Sebring-Rennen über die Balance of Performance (BOP) mit 25 PS weniger Leistung auskommen musste. Bei der schnellsten Rennrunde hatte Corvette ein Zehntel Vorsprung auf BMW, Porsche fehlten zwei Zehntel. Bei den aussagekräftigeren Werten

> „Ich hatte in den letzten Jahren in Sebring kein Glück, das war schon eher wie ein Fluch für mich, hierherzukommen. Zum Ausgleich hatte ich diesmal ein absolut perfektes Rennen!“
>
> Porsche-Pilot Laurens Vanthoor

für die durchschnittliche Rundenzeit in einem vollen Stint unter Grün lag die Corvette mit der Nummer 3 abermals nur ein Zehntel vor dem BMW und zwei Zehntel vor Porsche.

Corvette schien sich aber selber ein Bein stellen zu wollen: So tauchte Nicky Catsburg nach einer Fehlkommunikation mit der Box in der fünften Gelbphase 3.45 Stunden vor Schluss zusammen mit den Prototypen in der Boxengasse auf, was zu einer weiteren Durchfahrtsstrafe führte. Wenig später drehte sich der Niederländer kurz nach dem Restart und musste abermals an die Box abbiegen. Doch die folgenden drei Gelbphasen erlaubten es der Top-Corvette, wieder bis an die Spitze vorzufahren.

Am Ende entschied dann der Unfall zwischen De Phillippi und García das Rennen zugunsten von Porsche. „Ich habe eine Möglichkeit gesehen und wollte sie nutzen, aber es hat leider nicht funktioniert“ gab De Phillippi nach dem Rennen zu Protokoll. „Ich bin eigentlich sprachlos und verärgert“, so Corvette-Pilot García. „Mir war klar, dass das Rennen zwischen uns und dem BMW mit der Startnummer 25 entschieden wird. Bis zu dem Unfall war das Duell mit Connor De Phillippi hart, aber fair. Der Unfall geht aus meiner Sicht klar auf seine Kappe.“ García fiel nach dem Unfall und der kurzen Reparatur auf Platz 4 zurück, womit der zweite BMW M8 mit der Startnummer 24 noch den letzten Podestplatz erbte.

Motto: Sebring sucks!

Weniger dramatisch verlief das Finale der ansonsten für ihre Last-Minute-Eskapaden bekannten GTD-Klasse: Der Porsche 911 GT3 R von Pfaff Motorsport (#9) hatte bereits zur Rennhalbzeit die Kontrolle in der GT3-Klasse übernommen, dahinter nistete sich im letzten Rennviertel das Schwesterauto von Wright Motorsport (Patrick Long, Trent Hindman und Jan Heylen) ein. In der Schlussphase konnte Porsche sogar phasenweise eine Dreifachführung etablieren – und zwar mit dem Damenauto von Katherine Legge, Christina Nielsen und Bia Figueiredo.

Blickt man kurz auf die durchschnittlichen Rundenzeiten in den Stints und die schnellsten Rennrunden, dann wird aber schnell klar, dass der Porsche 911 GT3 R eine ziemlich bekömmliche BOP-Einstufung erhalten hatte: Netto hatten die Elfer einen Vorteil von gut vier Zehntelsekunden auf das restliche GT3-Feld, einzig der SunEnergy-Mercedes war beim Speed halbwegs ebenbürtig, doch das Auto fiel nach einem Radverlust aus.

Pfaff-Motorsport-Pilot Laurens Vanthoor konnte beim letzten Restart gleich die Fliege machen, Markenkollege Patrick Long übernahm die Absicherung auf Platz 2. „Ich hatte in Sebring eigentlich bisher immer nur Pech“, so Vanthoor, „weshalb mein Motto hier lautete: Sebring sucks! Aber jetzt, nach meinem Klassensieg zusammen mit Zach Robichon und Lars Kern, muss ich dieses unfreundliche Motto für die Zukunft wohl doch noch mal überdenken!“ ■



IMSA

Vanthoor, Robichon und Kern freuen sich über den GTD-Klassensieg



BMW

BMW brachte beide Autos aufs GTLM-Podest – verlor aber den Sieg



IMSA

Der GTD-Porsche von Pfaff Motorsport setzte sich zur Halbzeit an die Spitze



IMSA

Wright Motorsport holte mit Porsche-Urgestein Pat Long Platz 2 in der GTD

Tod der Ring-Königin

Sie war die Königin der Nordschleife: Sabine Schmitz starb vergangene Woche Dienstag nach langer Krebs-Krankheit. Wir verabschieden uns von einer, die sich weder verbiegen noch unterkriegen ließ.

Von: **Michael Bräutigam**



BRFOTO



Sabine Schmitz

Geburtstag: 14.05.1969
Todestag: 16.03. 2021
Geburtsort: Adenau (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
ab 1990: Motorsport, Einstieg im Castrol-Haugg-Cup (RCN)
1990–92: Ford Fiesta Mixed Cup (1992: Meisterin)
1995: STW Südafrika
1996: Gesamtsieg 24h NBR
1997: Gesamtsieg 24h NBR
1998: Meisterin VLN
2015/2016: WTCC-Gaststarts
bis 2019: Nordschleife-Rennen (RCN, VLN & 24h)

HOBBYS
Helikopter fliegen, Tiere

Ob mit einem PS auf dem Rücken eines Pferdes, im Helikopter über der Eifel oder mit 300 km/h auf der Nürburgring Nordschleife – das Leben von Sabine Schmitz kannte kaum Stillstand. Als jüngste von drei Schwestern wurde sie 1969 in Adenau geboren. Mutter Ursula war mit ihrem Hotel Tiergarten und der „Pistenklause" eine Institution in Nürburg. Rennfahrer gingen – und gehen – dort ein und aus, der Motorsport-Mythos am Ring ist seit eh und je allgegenwärtig.

Nachdem Klein-Sabine vor allem gern bei Niki Lauda auf dem Schoß saß, folgten im Alter von 17 Jahren die ersten eigenen motorsportlichen Gehversuche – im BMW der Mutter bei den Touristenfahrten auf der Nordschleife. Wie ihre Schwestern landete auch Sabine im Rennauto, sie fuhren gegeneinander und auch gemeinsam Rennen. Doch so erfolgreich wie „Sabinchen" sollte keine sein. Die gewann 1992 den Ford Fiesta Mixed Cup, fuhr teilweise sogar in Südafrika oder Brasilien. Doch zur Legende wurde sie natürlich auf der Nordschleife. Ein VLN-Titel und zwei Gesamtsiege beim 24h-Rennen am Nürburgring werden sie auch im Hinblick auf sportliche Erfolge unvergessen machen.

Kampf gegen den Krebs

Politisch korrekt, das war für das Eifeler Original nie der richtige Weg. Sie sprach so, wie ihr der Schnabel gewachsen war. Das traf oft auch ihre Gäste im BMW-Ringtaxi, das sie fast zwei Jahrzehnte lang fuhr. International bekannt wurde sie 2004 bei einem Auftritt in „Top Gear", als sie Moderator Jeremy Clarkson im gleichen Auto satte 47 Sekunden einschenkte. Spätestens mit dem knapp gescheiterten Versuch, die Clarkson-Zeit mit einem Ford Transit zu erreichen, hatte sie die Herzen vieler neuer Fans mit ihrer offenen und stets sonnigen Art erobert.

Viele weitere TV-Auftritte neben der Rennerei sollten folgen. Dabei blieb sie stets bodenständig. Für Fotos mit Fans oder Autogramme nahm sie sich Zeit. Die Akkus lud sie mit Langzeit-Lebensgefährte Klaus „Frikadelli" Abbelen auf der gemeinsamen Ranch samt „Longhorn Saloon" in Barweiler zwischen Pferdemist und allerlei weiterem Getier auf.

Ende 2017 wurde bei Sabine Schmitz ein Vulvakarzinom festgestellt. In ihrem Kampf gegen den Krebs musste sie sich seitdem einigen Chemotherapien unterziehen. Unterkriegen ließ sie sich nicht. Sie kämpfte sich zurück und fuhr wieder Rennen, 2019 teilweise sogar auf zwei Autos im gleichen VLN-Lauf. Doch Mitte 2020 kam der Krebs mit voller Härte zurück. Sie kündigte an, vorerst keine Rennen mehr zu fahren. Jammern gehörte nicht zum Naturell der Eifeler Frohnatur, ihre Social-Media-Kanäle blieben stets mit positiven Nachrichten gefüllt.

Letzten Dienstag (16.03.) hat Sabine Schmitz im Alter von nur 51 Jahren den Kampf verloren. „Wir sind unglaublich traurig und dankbar für die tolle gemeinsame Zeit", heißt es in einem Statement von Frikadelli Racing, das die Gedanken der gesamten Motorsport-Szene zusammenfasst. Am Wochenende fand sie im engsten Familienkreis ihre letzte Ruhe. Ihr Erbe wird weiterleben: Am Nürburgring gibt es längst Petitionen, einen Streckenabschnitt nach ihr zu benennen. Es wäre ein würdiges Andenken an die Ring-Königin. ■



BRFOTO

Die schnellste Frikadelle der Welt: Schmitz' Stammcockpit der letzten Jahre



SB-MEDIEN

Publikumsliebling: Autogramme von „Sabinchen" waren stets heiß begehrt



IMSA

IMSA-Serie: Wie viele Hersteller kommen in die LMDh-Klasse?

Doonan rechnet mit sechs Marken

IMSA-Präsident John Doonan erklärte am Rande des 12h-Rennens in Sebring, dass er mit sechs bis sieben Herstellern in der neuen LMDh-Topklasse rechnet. GM wird alsbald seinen Zutritt als vierter LMDh-Hersteller erklären.

Von: **Marcus Schurig**

Trotz Corona-Pandemie und einer möglichen Wirtschaftsrezession blickt IMSA-Präsident John Doonan zuversichtlich in die Zukunft: „Ich habe die starke Hoffnung, dass wir beim Saisonauftakt im Januar 2023 im Optimalfall sechs bis sieben Hersteller in der neuen Topklasse LMDh sehen werden.“ Neben Porsche und Audi sowie Acura, die ihren Zutritt bereits bestätigt haben, erwarten IMSA-Insider bis Mai auch eine definitive Zusage aus dem GM-Konzern. Teil des Deals: IMSA erlaubt Corvette ab 2022 einen Start in der GT3-Klasse GTD-Pro mit dem modifizierten GTLM-Rennauto C8.R – so wie es sich Corvette gewünscht hatte. Mit dem Argument, dass es unmöglich sei, bis Ende 2021 einen neuen GT3-Rennwagen auf Basis der C8 zu bauen. Der nächste LMDh-Kandidat ist BMW: Die Bayern evaluieren laut dem neuen Motorsportchef Mike Krack gerade ein mögliches Engagement in der US-Topklasse.

Etwas luftiger wird es dann beim Blick auf weitere Kandidaten: Hyundai hat offensichtlich kein ernsthaftes Interesse an einem LMDh-Einstieg. Der Toyota-Luxussparte Lexus werden Ambitionen nachgesagt, auch wenn hier zum Teil ein Zielkonflikt mit dem Hypercar-Engagement in der WEC besteht. Mit Blick auf die LMDh wird der Name Lamborghini ebenfalls immer wieder genannt. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

VLN: VORTEST ABGESAGT

Der Probe- und Einstelltag der NLS am 20. März wurde gecancelt. Der Grund: Die erwarteten Wetterbedingungen mit Temperaturen unter dem Gefrierpunkt und Schnee. Mit den aktuellen Corona-Entwicklungen stehe die Absage nicht im Zusammenhang, hieß es in einem Statement.

NEUES NÜRBURGRING-RADIO

In Zukunft kann der Radiosender rund um den Nürburgring nicht mehr nur in der Eifel, sondern weltweit gehört werden. Der Nürburgring baute die Partnerschaft mit RPR1 aus. Das „Ring-Radio” ist im Internet auf den gängigen Radioplattformen, als Webchannel auf rpr1.de und in der RPR1-App zu empfangen.

NEUER AMG-SPORTCHEF

Das Formel-1-Team und die GT-Aktivitäten von AMG sollen noch enger zusammenwachsen. Verantwortlich dafür: Christoph Sagemüller als neuer Chef von Mercedes-AMG Motorsport. Er soll die Schnittstelle zu den Marketing- und den kommerziellen Aktivitäten des Formel 1-Teams bilden. Stefan Wendl bleibt weiter Leiter Mercedes-AMG Customer Racing.

PEYRAT VERLÄSST SRO

14 Jahre lang war Sophie Peyrat in den verschiedenen Serien von Stéphane Ratel wie IGTC und Co. als Managerin die Ansprechpartnerin der Teams. Nun verlässt sie Ende März das Unternehmen aus persönlichen Gründen.

IGTC: ERSATZ FÜR SUZUKA

Die Intercontinental GT Challenge (IGTC) hat das 10h-Rennen in Suzuka, das am 20./22. August hätte stattfinden sollen, abgesagt. Mal abgesehen davon, dass der Termin mit dem neuen Datum für das 24h-Rennen in Le Mans kollidiert, waren auch die Reisebeschränkungen unter Corona-Bedingungen für die Entscheidung verantwortlich. Als Ersatz plant der IGTC-Promoter SRO ein Rennen im Mittleren Osten. Ort und Datum für das Ersatzrennen sollen im Juli folgen.

FÄSSLER BEENDET KARRIERE

Marcel Fässler hat das Ende seiner aktiven Rennkarriere verkündet. Der 44-jährige Schweizer startete von 2000 bis 2005 in der DTM, ab 2006 war er im Prototypen-Sport unterwegs, seit 2010 als Audi-Werksfahrer in der LMP1-Topklasse. Fässler holte mit den LMP1-Teamkollegen André Lotterer und Benoît Tréluyer drei Siege in Le Mans, dazu 2012 den WM-Titel. Außerdem war er bei den 24h-Rennen in Spa und Daytona und beim 12h-Rennen in Sebring siegreich. Wir würdigen die Karriere von Fässler in naher Zukunft in Motorsport aktuell mit einem ausführlichen Interview.



AUDI

„Als würde ich im Tor stehen“

Dass M-Sport in der Topliga um den Anschluss ringt, belastet Gus Greensmith wenig. Im Interview spricht der 24-jährige Brite über seine Qualitäten, den Ruf als Paydriver – und Fußball.

Von: **Reiner Kuhn**

Als Jugendlicher waren Sie Fußball-Torwart in der Jugend-Akademie von Manchester City, oder?
Ja, aber nur weil mich Manchester United nicht genommen hat. Ich war immer ManU-Fan. Das ist mir wichtig, auch wenn die Rivalität zwischen diesen beiden Clubs viel geringer ist als zwischen ManU und Liverpool.

Bleiben wir beim Fußball. Im Team hat der Torwart gemeinhin den größten Druck und steht bei Niederlagen im Fokus. Fühlen Sie sich bei M-Sport gerade wie der Torwart?
Interessanter Vergleich (lacht). Die Position des Torwarts war in der Fußball-Jugend ziemlich cool. Man trug die Nummer 1 und war durch seine besondere Position nicht nur Rückhalt, sondern auch irgendwie für die Moral im Team zuständig. Davon abgesehen, dass ich mich bei M-Sport ganz und gar nicht als Torwart fühle, gibt es einiges, das mir heute hilft.

Zum Beispiel?
Weniger im Umgang mit einer Situation. Ich war viel zu jung und nie auf dem Level eines Manuel Neuer oder Loris Karius, der im Champions-League-Finale einen rabenschwarzen Tag erwischte. Es geht um Dinge wie die Reaktionszeit. Das zeigte sich schon, als ich mit dem Kartfahren anfing. 2012 fuhr ich in der Kart-WM gegen Leute wie Charles Leclerc. Im Qualifying war ich ziemlich gut, aber im Rennen war ich meist zu hart zu den Reifen und am Ende selten da, wo ich hätte sein können.

War dies der Grund, in den Rallyesport zu wechseln?
Nicht wirklich. 2008 zappte ich durch die TV-Programme und sah, wie Loeb im C4 WRC eine erst vereiste, dann nasse und am Ende trockene Strecke runterdonnerte. Da war’s. Zudem ist Rallyefahren eher mit einer Quali-Runde zu vergleichen. Man muss direkt schnell sein und hat in jeder Kurve nur eine Chance. Dazu kommen noch andere Faktoren, wie der Aufschrieb und dessen Umsetzung, dazu. Zur Rallye Monza habe ich da einiges verändert, um noch präziser und klarer zu sein. Ich sehe einen Fortschritt und noch weiteres Potenzial zur Verbesserung.



> „Ab 2022 werden die Karten neu gemischt. Dann will ich um die Podiumsplätze kämpfen.“
> Gus Greensmith

Ihre Auftritte bei der Monte und der Arctic sprechen eine andere Sprache ...
Okay, die Monte war meine bisher schlechteste Rallye, aber nicht wegen des Aufschriebs. Ich hatte einfach null Vertrauen. Es war brutal hart. Ich wusste, ich muss durchfahren und sah die Zeitenabstände. Anders bei der Arctic: Abgesehen von der ersten Prüfung konnte ich trotz deutlich geringerer Erfahrung die Zeiten von Teemu (Teamkollege Suninen) mitgehen. Mit den Toyota- und Hyundai-Piloten brauche ich mich aktuell eh nicht zu vergleichen.

Wie sehr nervt Sie die Bezeichnung „Paydriver“ oder dass Sie den Nummer-1-Status bei M-Sport nur dem Geld Ihres Vaters, Besitzer von Crown Oil, verdanken?
Das prallt an mir ab, als würde ich im Tor stehen, um im Bild zu bleiben. Da Crown Oil nicht mehr auf dem Auto steht, fließt auch kaum Geld. Mehr nervt das mit der Nummer 1. Weder bin ich’s, noch sehe ich mich als solche. Ich kann erstmals eine volle Saison im Werkswagen fahren und will das Beste daraus machen. Ich wäre aber nicht hier, wenn ich davon überzeugt wäre, dass ich eine echte Nummer 1 werden kann. Es ist unfair, mich auf meinen Level schon mit den Toppiloten wie zum Beispiel Elfyn (Evans) zu vergleichen. Er brauchte auch ein paar Jahre, bis er zeigen konnte, was in ihm steckt. Im vergangenen Jahr hätte er um ein Haar den Titel geholt.

Was fehlt Ihnen, um mit den Besten mitzuhalten?
Allem voran Erfahrung, sprich: Zeit hinterm Steuer. In der Vergangenheit habe ich gezeigt, wie schnell ich sein kann. Leider ist die Saison 2020 mit der Pandemie für einen Fahrer wie mich besonders schwer. Wir haben kaum getestet und sind nur wenige Rallyes gefahren. Ich bin mir sicher, ab Portugal oder Sardinien – zwei Rallyes, die ich schon im WRC absolviert habe – geht die Kurve nach oben. Das Ziel sind erst einmal die Top 5. Danach will ich auch um Podiumsplätze kämpfen. Und mit den Hybridautos werden die Karten ab 2022 neu gemischt. ■



Auf Augenhöhe mit Teamkollege Suninen: Greensmith bei der Arctic-Rallye

Gus Greensmith

Geburtstag: 26.12.1996
Geburtsort: Manchester (GB)
Herkunftsland: England

KARRIERE
2013: Erste Rallye
2014: 3. Fiesta-Trophy GB, erster von 48 WM-Starts
2017–2019: WRC2 (2 Siege)
2020: WM-Elfter (WRC)
2021: WM-Elfter (WRC)

HOBBYS
Seine Hunde, Fußball, Joggen



Am dritten Testtag übernahm Weltmeister Ogier den Yaris WRC von Testpilot Hänninen

LLUÍS6

Rallye-WM

„Volle Kraft voraus“

Auf Schotter müssen die WM-Teams am meisten ran. Nur logisch, dass Toyota die Pause nutzt, um sich früh darauf einzustellen, stehen ab Mai doch fünf Schotterrallyes in Folge auf dem Programm.

Von: **Reiner Kuhn**

Sieben Wochen Pause zwischen der Arctic-Rallye und der Ende April folgenden Asphalthatz in Kroatien. Zeit zum Durchatmen bleibt den WM-Teams aber keine. Neben der Entwicklung der künftigen Rally1-Hybridboliden gilt es sich auf die bevorstehenden WM-Läufe vorzubereiten.

„Diese Saison wollen wir endlich auch den Hersteller-Titel gewinnen. Das heißt volle Kraft voraus“, stellt Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala klar und erklärt: „Vor Kroatien werden wir uns mit je einem Testtag pro Fahrer begnügen und mit keinem Team bei einer kleinen Testrallye antreten. Mit dem Wissen von der Monte sind wir für diesen einen Asphaltlauf gerüstet und konzentrieren uns auf die Rallyes, die danach kommen, schließlich wurde letztmals im Oktober auf Schotter gefahren. Um uns frühzeitig mit den neuen Pirelli-Reifen zu beschäftigen, haben wir nun erste Tests auf losem Untergrund absolviert.“

Dazu reiste Toyota ins frühlingshafte Spanien, wo man drei der insgesamt neun zusätzlichen Testtage pro Werksteam nutzte. Zwei Tage probierte Testpilot Juho Hänninen neue Teile und arbeitete an den Einstellungen, dann übernahm Weltmeister Sébastien Ogier und feilte an den Detailabstimmungen von Fahrwerk und Differenzialen. Einem Ausritt des Franzosen folgte eine kurze Reparaturpause, bevor Ogier weitere Testkilometer abspulte. Für Latvala kein Problem. „Das zeigt doch nur, dass er am Limit unterwegs war. Wichtiger ist, dass wir neben unseren Fahrern mit Juho einen sehr guten Testpiloten haben, der den Yaris WRC in- und auswendig kennt und viele Entwicklungsfahrten übernehmen kann. Wie wichtig so jemand ist, habe ich bei VW erlebt. Mit Dieter Depping war da auch jemand im Team, der mit den Ingenieuren wertvolle Vorarbeit leisten konnte.“ ■

Rallye-WM

Endlich mehr Power

Zum nächsten WM-Lauf in Kroatien bringt M-Sport die lange angekündigte Motorenausbaustufe für den Ford Fiesta WRC.

Aufatmen bei den Ford-Werkspiloten. Zur Asphalthatz in Kroatien (22.–25. April) bringt M-Sport die mehrmals verschobene Ausbaustufe des Fiesta-WRC-Triebwerks, das bestätigt M-Sport-Technikchef Chris Williams gegenüber MSa.

Der gemeinsam mit Ford unter anderem durch einen komplett neuen Zylinderkopf weiterentwickelte und laut M-Sport-Boss Malcolm Wilson „deutlich leistungsstärkere“ Turbomotor sollte ursprünglich schon im vergangenen Frühjahr kommen. Nun wollen die M-Sport-Techniker die verbleibende Zeit auch im Wettbewerb nutzen, um weitere wichtige Erkenntnisse zu jenem Verbrenner zu finden, dessen Stand zum 1. Juli von der FIA für fünf Jahre eingefroren wird und danach bis Ende 2026 mit nur wenigen Änderungen in den künftigen Rally1-Hybridautos eingebaut wird. ■ RK



KUHN

Leistungszentrum: Das neue Fiesta-Triebwerk soll die 400-PS-Marke reißen

Rallye Dakar

Ende einer Ehe

Nach über 23 Jahren, 180 WM-Läufen und fünf Dakars endete die Zusammenarbeit zwischen Sébastien Loeb und Daniel Elena.

Daniel Elena ist sauer. „Séb (Loeb) hat mich angerufen und mir mitgeteilt, dass er künftig mit einem anderen Copiloten fahren wird“, erklärte der Monegasse enttäuscht. „Séb meinte, es wäre eine Bitte von Prodrive gewesen. Man sei der Meinung, ich engagiere mich nicht genügend und hätte während der letzten Dakar zu viele Navigationsfehler gemacht.“

Sébastien Loeb bestätigte die Trennung. „Es war keine einfache Entscheidung und kein leichter Anruf, schließlich ist Daniel auch ein Freund. Aber ich bin 47 und habe nicht mehr so viele Jahre, um die Dakar zu gewinnen, also muss ich alle Möglichkeiten ausschöpfen. Die Zukunft wird zeigen, ob es die richtige Entscheidung war“, so der Rekord-Weltmeister, der mit Elena neun WM-Titel und 79 WM-Siege holte sowie bei der Dakar 2017 Zweiter und 2018 Dritter wurde. ■ RK



RED BULL

Letzte Ausfahrt Saudi-Arabien: Die Rekordweltmeister Loeb und Elena

H.-D. SEUFERT

Hier liegt die Drehzahl schon deutlich über der 7000er-Marke, zweiter Gang, Vollgas

Ring of Feier

120 Jahre und kein Ende – Skoda feiert sein Motorsport-Jubiläum und bereitet hinter den Kulissen den nächsten Rallye-Fabia vor. In der Zwischenzeit wäre der Fahrersitz des 130 RS von 1976 frei – und dazu ein Eis- und Schneerundkurs.

Von: **Jens Dralle**

Die Nadeln von Tacho und Drehzahlmesser hüpfen über die Skalen, als seien sie an Gummibändern aufgehängt, der lange Schalthebel schlackert ein wenig, und im Heck kreischen eine mit Kaffee betankte Motorsäge und Nina Hagen um die Wette. Matthias Kahle, der mehr Titel in der Deutschen Rallyemeisterschaft gewann als andere Freunde in sozialen Netzwerken, sitzt tapfer auf dem Beifahrersitz. Ich sitze ebenfalls. In seinem Schalensitz. Na ja, eher oben drauf. Tatsächlich überlässt Matthias das kleine, heldenhaft patinierte Dreispeichenlenkrad des Skoda 130 RS einem Fremden.

Erst zwei, dann vier

Dabei ist es gar nicht an Skoda, jemand anderes zu beschenken, andersherum wäre es angebracht. Schließlich feiert die Marke 120 Jahre Motorsport, blickt dabei nicht nur auf das zurück, was 1901 mit dem Einzylinder-Motorrad Laurin & Klement TB beim Langstreckenrennen von Paris nach Berlin begann, sondern auch auf das, was noch kommt. Stimmt, als offizielles Team treten die Tschechen nicht mehr an, doch der erfolgreiche Fabia R5, zuletzt Rally2 evo, bekommt einen Nachfolger auf Basis der neuen, vierten Generation des Kleinwagens. Die neue Unternehmensführung um den Vorstandsvorsitzenden Thomas Schäfer betrachtet auch interessiert das Elektro-Rally2-Projekt von Kreisel Electric und dem Team Baumschlager.

Doch zurück aus der Zukunft in die Gegenwart, durchgerüttelt von der Vergangenheit. Linksknick auf der Eisrennstrecke von Zell am See, der 1,3-Liter-Vierzylindermotor entleibt sich gerade in Richtung der 8000/min-Marke, Gangwechsel von zwei auf drei, nicht ganz einfach ohne Übung, ein bisschen wie Stochern im Nebel. Wieder voll ans Gas, das trockensumpfgeschmierte Triebwerk plärrt nun einen Halbton tiefer, Schnee- und Eiskristalle prasseln in erheblicher Menge in die Radhäuser, aufgewirbelt von den Spike-Reifen.

Wobei „Spike“ hier von Kahle und den Technik-Spezialisten um Jens Herkommer interessant interpretiert wurde: Schrauben. Mit Muttern. „Es gibt ja keine Spikes mehr in 13 Zoll“, sagte Kahle bei der Einweisung, zuckte mit den Schultern und grinste: „Jetzt fahren wir eben Erzgebirge-Spikes.“ Weil: Herkommer Kfz-Technik ist in Sachsen beheimatet, kümmert sich um den Heckmotor-Klassiker. Für den müssen inzwischen fast alle Er-



H.-D. SEUFERT

Ob der Überrollkäfig so viel wiegt wie die Rohkarosserie? Gut möglich



H.-D. SEUFERT

Mächtig was los da hinten: 1,3 Liter, 136 PS bei 8000/min, 130 Nm



H.-D. SEUFERT

„Vergiss nicht, beim Anfahren ordentlich Gas zu geben. Der Motor braucht das. Und Gangwechsel mit Gefühl, bitte.“

Matthias Kahle

satzteile selbst gefertigt werden, egal ob der Grauguss-Zylinderkopf oder die dreifach gelagerte Kurbelwelle. Bin ja schon froh, den exklusiven, 850 kg leichten Apparat überhaupt auf die Strecke bekommen zu haben. „Viel Gas geben“, riet Matthias beim Anfahren. Tatsächlich braucht's gut 3500/min, zumindest heute.

Das Achtventil-Doppelvergaser-Gesamtkunstwerk schuftet jetzt, leichtes Anpendeln vor der nächsten Rechtskurve, wieder runterschalten, mit Zwischengas, in der Hoffnung, dass sich Matthias wenigstens ein bisschen beeindrucken lässt. Doch es ist keine Gefühlsregung zu erkennen, hin und wieder kommt mal ein leiser Fahrtipp für die nächste Kurve, ansonsten scheint er zufrieden, dass der Skoda nicht in die nächste, gar nicht mal so weiche Schneewand schraddelt.

Allmählich kommt der Rhythmus, der Flow. Der nur knapp über vier Meter lange Zweitürer fetzt über die Strecke, der Motor dreht, tobt, wütet. Herrlich, wie er am Gas hängt, wie ihn bei knapp 4500/min die zweite Welle packt, er dann weiterjubelt. Die Vorderachse macht sich leicht, der Grip passt, die leicht sulzige Oberfläche passt gut zu den speziellen Reifen mit den stumpfen Schrauben, auch wenn die eine oder andere ausgefahrene Spur sich schon mal als unnachgiebig erweist und dem 130 RS die Richtung vorgibt. Also natürlich Obacht, der kleine Schreihals soll ja keinen Schaden davontragen.

Jetzt geht's in die weite Rechts-links-Kombination, Matthias empfiehlt, die Schneeflächen am Rand aufzusuchen, wegen der Traktion. Gelingt nur bedingt, dennoch fliegt der Skoda tänzelnd dahin, nähert sich der langen Rechtskurve, in der die Teammitglieder stehen, um sich von der Unversehrtheit des Klassikers zu überzeugen. Zumindest so weit sie das erkennen können, denn aufhören, nein, aufhören will ich nun wirklich nicht. Der Kurvenausgang erfordert erstmals den vollen Gegenlenkeinschlag, während Matthias – vermutlich zur Selbstberuhigung – von seinen Asphalt-Ausflügen mit dem 130 RS erzählt.

Tatsächlich wollte Skoda Mitte der Siebziger sowohl auf der Rundstrecke als auch bei Rallyes mitmischen, baute auf Basis des 110 R Renngeräte mit Zweiliter-Motoren und Porsche-Getriebe, doch ab 1976 untersagte die FIA Prototypen für den Rallye-Sport, weshalb Skoda in der Gruppe 2, also bei den modifizierten Serienwagen, mit dem 130 RS startete. Und ja, modifiziert ist das Coupé: Dach, Türaußenhaut und Fronthaube aus Aluminium, Motordeckel aus Kunststoff, breitere Spur, andere Hinterachsgeometrie, Sperrdifferenzial.

So, letzte Runde, Hahn auf, der Motor schnorchelt Frischluft, donnerprustet, das lange Heck schwingt um die letzten Kurven. Dann hören die Nadeln von Tacho und Drehzahlmesser auf mit der Hüpferei. Schade. ■

BEST OF SKODA MOTORSPORT



SKODA

Der erste Rennwagen: L&K FC



SKODA

Der L&K RK/M mit 4,7-Liter-Motor



SKODA

Fuhr Athen – Monaco: Popular Sport



SKODA

Der Sport startete in Le Mans



SKODA

Der 1101 OHC wiegt nur 550 kg



SKODA

Auf zur Monte Carlo im Octavia TS



SKODA

Der F3 mit Alu-Karosserie, 210 km/h



SKODA

Der Spider mit bis zu 2,0 l Hubraum



SKODA

Der 130 LR mit Heckmotor



SKODA

Der 103 PS starke Favorit 136 L



SKODA

Mit dem Octavia ging's in die WRC



SKODA

Der Fabia R5 folgte auf den S2000



H.-D. SEUFERT

Handgefertigte „Erzgebirge-Spikes“ mit Schrauben in 13 Zoll



H.-D. SEUFERT

Hilft bei solchen Aktionen: Differenzial mit 35 Prozent Sperrgrad im Schub

Blaney mit XXL-Siegerpokal nach dem Rennen in Atlanta

MOTORSPORT IMAGES

Blaney erlöst Penske

Nachdem bisher vor allem Hendrick Motorsports und Joe Gibbs Racing die Siege unter sich ausmachten, gesellt sich dank Ryan Blaneys Triumph in Atlanta auch Penske in den Kreis der Sieger-Teams 2021.

Von: **Michael Bräutigam**

Es war die große Gala von Kyle Larson. Beinahe spielerisch hatte der Hendrick-Chevy-Pilot das Feld im Griff, gewann die erste Stage ebenso souverän wie die zweite und führte 268 der 325 Runden an. Warum es nicht auch zum Sieg reichte? „Er wurde in der letzten Stage viel besser", sagt Larson über Blaney. „Das hat meinen Rhythmus etwas durcheinandergebracht. Davor konnte ich immer eine Lücke herausfahren und meine Reifen schonen. Diesmal war er so schnell, dass ich mein Material verbraucht habe", so der Las-Vegas-Sieger.

Blaney war bereits das ganze Rennen über stark. Platz 3 in der ersten Stage und der zweite Platz im zweiten Segment signalisierten klar, dass er Larsons größter Gegner um den Sieg sein würde. Und weil die letzten rund 100 Umläufe unter „Grün" abliefen, kam es letztlich auf die Longrun-Qualitäten an.

Last-Minute-Mann Blaney

Larson, der noch 20 Runden vor Schluss wie der sichere Sieger aussah, bekam immer mehr Druck von Blaney, der sich auf der oberen Linie Zehntel um Zehntel heranrobbte. Acht Runden vor Schluss folgte der Führungswechsel und Blaney war nicht mehr zu stoppen. Der Penske-Pilot, dem man bisher wohlwollend eine durchwachsene Saison unterstellen konnte, war entsprechend erleichtert: „Es hat etwas gebraucht, bis wir in Schwung kamen."

Es war Blaneys zweiter Sieg mit Crewchief Todd Gordon – der 2018 mit Joey Logano Cup-Champion wurde – und Blaneys fünfter Cup-Sieg insgesamt. Interessante Parallele: Bei all diesen Siegen übernahm er jeweils erst kurz vor Schluss die Führung.

Diesmal gab es auch noch Schützenhilfe von Teamkollege Logano, der zur Überrundung anstand und Larson ein bisschen verwirbelte Luft vors Auto streute. Das reichte, um den Hendrick-Chevy etwas ins Übersteuern tendieren zu lassen und Blaney in Angriffsposition zu bringen.

Damit ist auch Penske endlich erlöst, nachdem die Mannschaft des „Captains" bisher trotz einiger vielversprechender Rennen dem ersten Saisonsieg noch hinterherlief. Logano verlor in den ersten beiden Rennen kurz vor Schluss die Führung und wurde auch in Phoenix erst kurz vor Schluss von der Spitze verdrängt.

Wieder Pech für Elliott

Tabellenführer nach Punkten bleibt Gibbs-Pilot Denny Hamlin, der zwar noch sieglos ist, aber zum fünften Mal in sechs Rennen die Top 5 erreichte. Bis zur ersten Competition Caution in Runde 25 führte er das Feld sogar an.

Weiter glücklos ist Titelverteidiger Chase Elliott, der sich für sein Heimrennen in Atlanta eigentlich viel vorgenommen hatte. Gut 100 Runden vor Schluss musste er nach einem Motorschaden vorzeitig aufgeben – möglicherweise als Spätfolge einer Kollision anfangs der zweiten Stage, bei der Kurt Busch in die Mauer krachte und Elliott sich die Nase des Chevy ondulierte. ■

NASCAR CUP SERIES

Atlanta/Georgia (USA)
6. von 36 Meisterschaftsläufen

	Fahrer	Marke
1.	Ryan Blaney (USA)	Ford
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Kyle Busch (USA)	Toyota
6.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
7.	Chris Buescher (USA)	Ford
8.	William Byron (USA)	Chevrolet
9.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 6 von 36 Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Hamlin (Toyota)	277 Punkte
2.	Larson (Chevrolet)	234
3.	Logano (Ford)	214
4.	Truex Jr. (Toyota)	212
5.	Keselowski (Ford)	206
6.	Harvick (Ford)	203
7.	Blaney (Ford)	191
8.	Byron (Chevrolet)	188
9.	Bell (Toyota)	183
10.	Elliott (Chevrolet)	183



NASCAR

Motorschaden: Elliott im Pech



Letzte Runde im ersten Lauf: Van Gisbergen überholt Waters

MOTORSPORT IMAGES

Sandown

Der Wunder-Mann

Shane van Gisbergen ist selbst durch ein gebrochenes Schlüsselbein nicht zu bremsen: In Sandown gewann der Holden-Pilot alle drei Rennen.

Von: **Michael Bräutigam**

Der erste Lauf war dabei derjenige, der den Neuseeländer zum „Miracle Man", also zum Wunder-Mann, werden ließ. Während Chaz Mostert (Holden) sich mit einem neuen Qualifying-Rekord die Pole-Position sicherte, landete van Gisbergen nur auf dem 17. Startplatz. Scheinbar behinderte der Bruch des linken Schlüsselbeins, den er sich bei einem Sturz mit dem Mountainbike zwei Wochen zuvor zugezogen hatte, etwas den Vorwärtsdrang.

Sieg in der letzten Runde

Wie sehr sich auch die Hoffnung schöpfende Konkurrenz täuschen sollte, wurde im folgenden Samstagsrennen klar. Während alle erwarteten, dass van Gisbergen früh zum Pflichtstopp kommen und einen aggressiven Undercut probieren würde, drehte er den Spieß um. Erst schnappte er sich Platz um Platz und klopfte schon vor Beginn der Boxenstopp-Runde an den Top 10 an. Bis zur 25. von 36 Runden blieb der Kiwi draußen und fuhr somit als fast Letzter zum Service. Und selbst der sechste Platz, der nach der Boxenausfahrt zu Buche stand, wäre schon eine mittlere Sensation gewesen.

Doch der Holden-Pilot hatte andere Pläne. Dabei profitierte er auf lange Sicht auch von einem schlechten Start von Mostert. Der war auf Platz 4 zurückgefallen und damit bereits in Runde 6 zum Stopp gezwungen, um seinen Speed umzusetzen. Das gelang – aber zu Lasten stärker abgenutzter Reifen am Ende.

Der Walkinshaw-Andretti-Fahrer wehrte sich mit Händen und Füßen gegen die nachfolgenden Cameron Waters (Ford) und Jamie Whincup (Holden), wodurch van Gisbergen, mittlerweile Vierter, die Lücke von zwischenzeitlich acht Sekunden schnell zufahren konnte.

Drei Runden vor Schluss schnupfte er in einem Aufwasch Whincup und Mostert, in der letzten Runde war auch Waters fällig: dritter Sieg im dritten Rennen. Und die Schmerzen? Schließlich muss man bei den Supercars mit der linken Hand den Schalthebel betätigen. „Es tut weh, aber es wird nicht schlimmer", gab der Sieger zu Protokoll. Auf dem Podium konnte er den Pokal dennoch nur mit dem rechten Arm heben, weil der linke schmerzte.

Whincup erster Verfolger

Tags darauf ließ er der Konkurrenz nicht einmal mehr die Hoffnung des Vortages. Erst sicherte er sich die Pole-Position für beide Läufe, dann fuhr er sowohl auf abtrocknender Strecke im zweiten sowie auf komplett nasser Fahrbahn im dritten Sandown-Rennen auf und davon. Dazu gab es eine schnellste Rennrunde, also noch mal fünf Extra-Punkte.

Zur Stärke des Tabellenführers kommt auch das Pech der Konkurrenz. Mostert als bislang erster Verfolger verlor aufgrund eines gerissenen Gaszugs viel Zeit und Punkte im dritten Lauf. Waters rennt immer noch den Punkten nach, die er beim ersten Saisonrennen wegen eines Problems an der Servolenkung liegen lassen musste. Mark Winterbottom (Holden) verlor am nassen Sonntag mit P11 und P10 den Anschluss zur Tabellenspitze. So ist Teamkollege Jamie Whincup neuer Zweiter in der Gesamtwertung, obwohl der Rekord-Champion bisher „nur" zwei dritte Plätze zu Buche stehen hat. ■

1. RENNEN

Sandown (AUS), 20. März

1.	Shane van Gisbergen (NZ)	Holden
2.	Cameron Waters (AUS)	Ford
3.	Jamie Whincup (AUS)	Holden
4.	Mark Winterbottom (AUS)	Holden
5.	Anton De Pasquale (AUS)	Ford
6.	Chaz Mostert (AUS)	Holden
7.	Nick Percat (AUS)	Holden
8.	Andre Heimgartner (NZ)	Ford
9.	James Courtney (AUS)	Ford
10.	Jack Le Brocq (AUS)	Ford
11.	David Reynolds (AUS)	Ford
12.	Scott Pye (AUS)	Holden

2. RENNEN

Sandown (AUS), 21. März

1.	Shane van Gisbergen (NZ)	Holden
2.	Cameron Waters (AUS)	Ford
3.	Jamie Whincup (AUS)	Holden
4.	Chaz Mostert (AUS)	Holden
5.	Andre Heimgartner (NZ)	Ford
6.	Nick Percat (AUS)	Holden
7.	James Courtney (AUS)	Ford
8.	Scott Pye (AUS)	Holden
9.	Tim Slade (AUS)	Ford
10.	Will Davison (AUS)	Ford
11.	Mark Winterbottom (AUS)	Holden
12.	Jack Le Brocq (AUS)	Ford

3. RENNEN

Sandown (AUS), 21. März

1.	Shane van Gisbergen (NZ)	Holden
2.	Brodie Kostecki (AUS)	Ford
3.	David Reynolds (AUS)	Ford
4.	Jamie Whincup (AUS)	Holden
5.	Will Davison (AUS)	Ford
6.	Cameron Waters (AUS)	Ford
7.	Will Davison (AUS)	Ford
8.	Todd Hazelwood (AUS)	Holden
9.	Nick Percat (AUS)	Holden
10.	Mark Winterbottom (AUS)	Holden
11.	Andre Heimgartner (NZ)	Ford
12.	Anton De Pasquale (AUS)	Ford

GESAMTWERTUNG

Nach 5 von 31 Rennen

1.	Van Gisbergen (Holden)	605 Punkte
2.	Whincup (Holden)	455
3.	Mostert (Holden)	442
4.	Waters (Ford)	435
5.	Winterbottom (Holden)	411
6.	Davison (Ford)	377
7.	Heimgartner (Ford)	326
8.	Percat (Holden)	317
9.	Reynolds (Ford)	316
10.	B. Kostecki (Holden)	313
11.	Le Brocq (Ford)	286
12.	Fullwood (Holden)	283



Familientradition fortgeführt: Kelvin (l.) und Sheldon van der Linde mit ihrem Vater Shaun (M.)

HOCH ZWEI

Erstes Brüder-Duell

Die DTM hat in diesem Jahr erstmals seit 1994 wieder ein Geschwisterpaar im Startfeld. Nach Kelvin van der Linde wurde nun auch sein jüngerer Bruder Sheldon als Fahrer bestätigt.

Von: **Michael Bräutigam**

Warum das so eine große Meldung wert ist, fragen Sie? Weil damit gleich zwei potenzielle Titelanwärter aus derselben Familie antreten. Das hat es in der DTM-Historie noch nicht gegeben. Klar, Brüderpaare gab es schon einige. Die Zwillinge Heinz-Otto und Jürgen Fritzsche, Axel und Jochen Felder, Joachim und Thomas Winkelhock oder Gerd und Jürgen Ruch etwa. Im Doppelpack erfolgreich war aber noch keiner von ihnen.

Die Ruch-Brüder aus Berlin standen 1994 als bislang letzte Brüder gemeinsam in der DTM am Start. Seit der Neuauflage 2000 gab es keine Brüder-Duelle mehr. So wie sich auch jene zwischen Kelvin und Sheldon van der Linde bisher auf einige wenige GT-Langstreckenrennen beschränken. Die einzige volle gemeinsame Saison, im ADAC GT Masters 2018, absolvierte man zusammen auf einem Land-Audi – und sicherte sich den Vizetitel.

Wie Vater und Onkel

In der Saison 2021 kann auch der 24-jährige Kelvin seinen Traum von der DTM verwirklichen, zwei Jahre nach dem 21-jährigen Sheldon. Dabei sind sie bereits die zweite Generation eines erfolgreichen Renn-Brüderpaars, denn auch ihr Vater Shaun van der Linde und dessen Bruder Etienne machten die Rennstrecken von Südafrika aus unsicher.

Etienne ist derjenige, der auf dem Kurs von Zwartkorps eine Rennfahrerschule betreibt und

> „Ich hoffe, dass der Name Van der Linde bei jedem Rennen vorne steht.“
>
> Kelvin van der Linde

entsprechend viel an seine Neffen weitergeben konnte. So fuhr Sheldon zehn Tage vor seinem 15. Geburtstag bereits sein erstes Autorennen, gewann es und unterbot damit ironischerweise den nationalen Rekord des Onkels.

Shaun, der unter anderem als BMW-Werksfahrer in Südafrika fuhr, hat eine Firma für Fahrzeugveredelung. Ein bisschen wie Abt Sportsline, für die Kelvin antritt, nur für Offroad-Fahrzeuge. „2006 habe ich mit Motorsport aufgehört, um Kelvins Karriere zu fördern“, erzählt Shaun. Anscheinend die richtige Entscheidung.

Kelvin schlug in Deutschland ein wie eine Bombe. 2013 fuhr er mit 17 Jahren zum Titel im VW Scirocco R-Cup, ein Jahr später gemeinsam mit René Rast zum ersten von mittlerweile zwei Titeln im ADAC GT Masters. Rast ist unterdessen gemeinsam mit Dennis Rostek Manager des schnellen Südafrikaners.

So wie übrigens auch von Sheldon, der wie sein Bruder nahezu perfekt Deutsch spricht. Der Jüngere der beiden kämpfte sich nach seinem Gang nach Europa (2016) über den Audi Sport TT Cup, die ADAC TCR Germany sowie diverse GT3-Rennen mit Audi letztlich zum Werksfahrervertrag bei BMW, wo er 2019 in die DTM einstieg. Trotz des unterlegenen Autos sicherte er sich im vierten Rennen bereits die erste Pole und im Regenrennen von Assen 2020 einen Sieg.

Weitere Neuzugänge

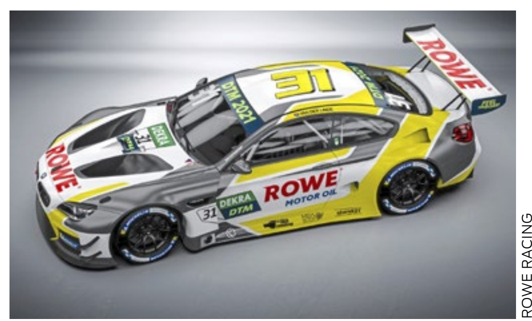
Auf die Duelle auf der Strecke freuen sich beide. Nachdem Kelvin bereits bei Abt Sportsline bestätigt war, ist Sheldon nun als erster ROWE-Pilot fix. Dabei hat Sheldon das erste Rennen bereits gewonnen – nämlich das um die Startnummer 31. Bisher verlief die parallele Karriere der zwei Youngster harmonisch. Beide wohnen zusammen in Kempten. Kelvin machte bei Sheldon den Reifendruck im TT Cup, Sheldon weinte gemeinsam mit Kelvin Freudentränen nach dessen Sieg bei den 24h am Nürburgring 2017. Ob es jetzt auch weiter so partnerschaftlich läuft?

„Ich hoffe, dass der Name Van der Linde bei jedem Rennen vorne steht“, gibt sich Kelvin diplomatisch. Will heißen: Wenn sein Audi eine nicht so starke Strecke erwischt, soll der Bruder die Stärken des BMW ausspielen und umgekehrt. Seit letzter Woche steht übrigens fest, dass Kelvin mit Sophia Flörsch eine weitere Teamkollegin bekommt. Auch Christian Kliens Einsätze – allerdings mit einem McLaren statt einem Mercedes – wurden bestätigt. Und wie man hört, steht Gary Paffett vor einem Sensations-Comeback! ■



ARCHIV VAN DER LINDE

Schneller Papa: Shaun van der Linde



ROWE RACING

Nummer 31 gesichert: Sheldons ROWE-BMW M6



AUDI

Noch ohne Design: Kelvin pilotiert einen Audi R8

WTCR

Bekanntes Quartett

Cyan Racing hat bestätigt, dass man mit dem gleichen Fahrer-Quartett wie 2020 antritt. Beim Team Halder zeichnet sich dagegen noch kein unmittelbarer WTCR-Einstieg ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Never change a winning system: Nach dieser alten Weisheit verfährt das Team Cyan Racing und besetzt seine vier Lynk & Co 03 TCR in diesem Jahr erneut mit Champion Yann Ehrlacher, Vizemeister Yvan Muller sowie mit Thed Björk und Santiago Urrutia. Alle vier Piloten konnten 2020 mindestens einen Laufsieg feiern.

In Kürze wird eine offizielle Bekanntgabe seitens Hyundai erwartet. Das am schlechtesten gehütete Geheimnis ist dabei, dass der Elantra N TCR, der bereits in den USA seine Rennpremiere absolviert hat, den bisherigen i30 als Modell ablösen wird.

Was die Privatteams angeht, herrscht noch weitestgehend Schweigen im Walde. Mike und Michelle Halder arbeiten nach wie vor hart daran, den WTCR-Einstieg zu schaffen, möglichst mit dem eigenen Familienteam. Dabei hatte man nun den herben Dämpfer zu verkraften, dass man mit Profi-Car und Polybauer zwei große Sponsoren an ein anderes Team verliert. Die Corona-Pandemie erschwert darüber hinaus die Akquise neuer Unterstützer.

Zunächst wird man deshalb gemeinsam in der am Samstag startenden NLS fahren, wo man sich für die komplette Saison mit einem Cupra eingeschrieben hat. Dort startet man in der Klasse SP3T, um nicht an Einheits-Reifenausrüster Goodyear gebunden zu sein. Denn: Nachdem die als Plan B geplante TCR Europe in diesem Jahr mit Hankook fährt, hat man jede Menge Yokohama-Pneus herumliegen, die man auf der Nordschleife nutzen will. ■



CYAN RACING

Cyan Racing: Mit den gleichen vier Top-Fahrern zu den nächsten Titeln?

BTCC

Hamilton im Cupra

Das BTCC-Feld ist komplett: Den letzten vakanten Fahrerplatz nimmt Nicolas Hamilton ein, der einen der neuen Cupra Leon pilotieren wird.

Von: **Michael Bräutigam**

Der kleine Halbbruder von F1-Weltmeister Lewis Hamilton geht damit in seine bereits vierte BTCC-Saison – und steigt nach Audi, Ford und VW nun in einen Cupra um. Dieser ist wie alle anderen Autos ins enge NGTC-Reglement gepresst und weist außer der Rohkarosserie kaum noch Gemeinsamkeiten mit dem Straßenmodell auf.

Selbst der Motor ist nicht vom Serienpendant abgeleitet, das Team HARD als Einsatz-Mannschaft setzt beim Neuling unter den BTCC-Autos auf die sogenannte „Swindon Engine“. Die basiert auf einem uralten Vauxhall- bzw. Opel-Motorblock. Damit bleiben Honda, Ford und BMW die einzigen Marken, die einen eigenen Motor haben.

Trotzdem trägt Cupra dazu bei, die Markenvielfalt zu erweitern. Insgesamt verteilen sich die 29 eingeschriebenen Fahrer plus eine Fahrerin auf Fahrzeuge von acht Herstellern. Als Werksteams sind nurmehr BMW und Toyota dabei, nachdem Honda seine Unterstützung für Team Dynamics zurückgezogen hat. Dort wurde letzte Woche Daniel Rowbottom als zweiter Fahrer bestätigt. Matt Neal beendet seine Karriere. ■



TEAM HARD

Neu im Cupra: Nicolas Hamilton komplettiert das 30-köpfige BTCC-Feld

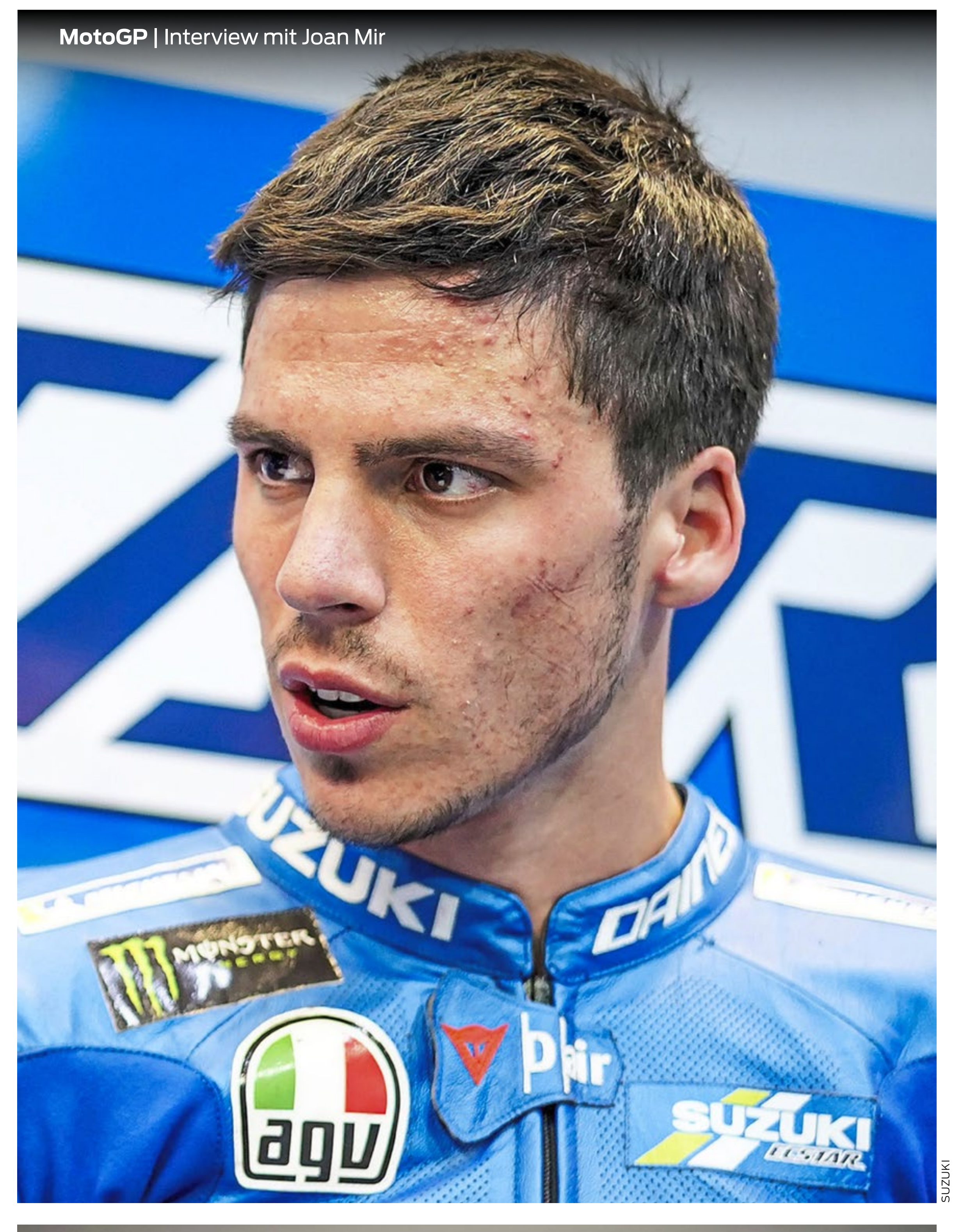
NACHRICHTEN

TCR EUROPE: HANKOOK NEUER REIFENLIEFERANT
Hankook wird im Tourenwagen-Sektor wieder präsenter: Die koreanische Reifenmarke wird in diesem Jahr die TCR Europe, TCR Eastern Europe sowie die neue TCR Spanien exklusiv mit Reifen beliefern. Von 2016 bis 2018 rüstete man bereits die ADAC TCR Germany mit Reifen aus.

TCR EUROPE: GIROLAMI STEIGT VOLLZEIT EIN
Franco Girolami, Bruder von Honda-Werksfahrer Néstor, steigt in Vollzeit in die TCR Europe ein. Er wird Teamkollege von Teamchef Viktor Davidovski bei PSS Racing, nachdem er schon beim Saisonfinale 2020 für die Mannschaft aus Mazedonien am Start stand. Mat'o Homola wechselt dagegen einmal mehr das Team und startet in einem Hyundai für die Neueinsteiger von Janík Motorsport. Diese hatten bereits ein Auto für Hyundai-Junior Jáchim Galás bestätigt.

ETCR: COLETTI FÜR ALFA
Nachdem der eigentlich bei Romeo Ferraris/Alfa Romeo bestätigte Jean-Karl Vernay zu Hyundai abgewandert war, brauchten die Italiener einen neuen Piloten für ihre ETCR-Giulia. Dieser ist nun in Form des Monegassen Stefano Coletti gefunden. Er wird den Elektro-Renner diese Woche beim offiziellen Pure-ETCR-Test in Vallelunga erstmals pilotieren. Auch die Giulia feiert dort ihr Strecken-Debüt.

SUPER TC2000: CANAPINO HOLT EMOTIONALEN SIEG
Agustín Canapino (Chevrolet) hat das zweite Rennen der argentinischen Super TC2000 in Buenos Aires gewonnen. Und dieser Triumph war sehr emotional: Sein Vater, der gleichzeitig langjähriger Teamchef des Chevrolet-YPF-Teams war, starb rund zwei Wochen zuvor nach einer COVID-19-Erkrankung. Rubens Barrichello (Toyota) wurde diesmal nur Elfter.



SUZUKI

Suzuki-Werkspilot Joan Mir geht als Weltmeister in die MotoGP-Saison. Der 23-jährige Spanier verrät, wie er seine Titelchancen und die Kräfteverhältnisse in diesem Jahr sieht.

Von: **Imre Paulovits**

Sie gehen als Weltmeister in die Saison. Übt das zusätzlichen Druck aus?
Es kann zusätzlichen Druck bedeuten, denn nicht auf dem Podest zu stehen, ist nun kein gutes Ergebnis mehr. Ich will mich ja auch selbst nicht enttäuschen. Ich will an jedem Tag der Schnellste sein, oder zumindest konkurrenzfähig, und das erzeugt natürlich Druck. Das Wichtige ist, diesen Druck zu genießen und zu lernen, damit zu leben. Das ist das, was mein Team und ich jetzt machen.

Sehen Sie sich als einen der Titelfavoriten?
Alle sehen mich als den Mann, den es zu schlagen gilt. Wir haben die WM letztes Jahr nicht durch Speed gewonnen, sondern durch Konstanz und Cleverness. Wir haben deshalb gute Mittel in der Hand, um unseren Titel zu verteidigen. Ich fühle mich aber nicht wie der Favorit. Wenn ich es schaffe, meinen Titel zu verteidigen, werde ich nächstes Jahr der Favorit sein. Mein Ziel ist einfach, mehr zu zeigen und ein noch besserer Fahrer zu sein. Sollte ich es schaffen, den Titel zu wiederholen, werde ich superglücklich sein, denn schließlich ist es das, was jeder erreichen will. Aber in meinem Inneren will ich vor allem noch besser sein. Ich will Pole-Positions herausfahren können, ich will mehr Rennen gewinnen. Wenn ich das schaffe und meine Konstanz behalte, wäre das perfekt.

Wen sehen Sie als Favoriten?
Wenn Marc Márquez es schafft, nahezu hundertprozentig wiederzukommen, ist er für mich der Favorit. Er hat mehr Speed, mehr Erfahrung, mehr Titel. Wenn er es nicht schafft, sehe ich keinen Favoriten, dann könnte ich es auch sein. Aber wenn Marc fahren kann, dann ist er es.

Konnten Sie Ihr Testprogramm durchziehen?
Es war sicherlich nicht gut, dass der letzte Testtag wegen des Sand-

Joan Mir bei den Katar-Tests: „Letzter Tag hat unserem Programm gefehlt“

SUZUKI

„Wenn Marc Márquez fit ist, ist er der WM-Favorit“

sturms ausgefallen ist. Wir hatten noch eine Menge zu testen. Das Problem war, dass wir an den ersten drei Testtagen eine Menge ausprobiert hatten, aber einiges nicht funktioniert hat, und wir hätten noch mehr probieren und aussortieren müssen. An den ersten beiden Tagen der zweiten Testwoche hatten wir begonnen, auf die Rennperformance hinzuarbeiten. Am zweiten Tag konnten wir einen Schritt machen. Ich hatte eine ziemlich starke Renn-Pace, auch mit gebrauchten Reifen. Ich konnte sehr viele 1.54er-Zeiten fahren, das konnten nicht viele. Und das, obwohl wir noch dabei waren, eine Menge Dinge auszuprobieren und nie mit einem kompletten Paket unterwegs waren. Am letzten Tag wollten wir einen Longrun machen, eine Zeitenjagd fahren, und beides ist ausgefallen.

Inwiefern hat sich die Suzuki gegenüber dem Vorjahr verändert?

Letztes Jahr war unser Motorrad sehr konstant, das war unser Vorteil. Und ich denke, dass wir dies auch aufs 2021er Motorrad übertragen konnten. Es ist schwer, den Charakter eines Motorrades zu ändern, wenn man den Motor nicht verändern darf. Wir haben erst einmal versucht, unsere Schwäche, die eine schnelle Runde, zu verbessern. Wir haben einen neuen Rahmen, neue Schwingen, Aerodynamik und viele kleine Dinge probiert. Was funktioniert hat, waren meist die kleinen Dinge, etwas an der Gabel, bei der Elektronik. Es ist meistens so, dass wenn man neue Dinge probiert, nur eines von zehn funktioniert. Deshalb ist es auch sehr schwierig, immer ein gutes Paket zu haben, während man ständig kleine Dinge ändert. Deshalb wäre es für die Performance gut gewesen, mehr Zeit zu haben, in der man so fährt, dass alles wieder aufeinander abgestimmt ist.

Wie gut fühlen Sie sich aufgestellt?

Ich selbst fühle mich recht gut vorbereitet, kann aber nicht sagen, wo wir gegenüber der Konkurrenz wirklich stehen. Wir sind sicher da, aber weil wir den Longrun und die Zeitenjagd nicht machen konnten, konnten wir nicht überprüfen, wo wir wirklich stehen, und das ist sicherlich nicht ideal. Ich denke, wir sind zu 70 Prozent vorbereitet. Wir hätten noch einige Feinarbeit an der Elektronik gebrauchen können, und noch einmal mehr auf das erste Rennwochenende hinarbeiten. Es kann aber auch sein, dass der eine Tag dafür nicht ausgereicht hätte. Die Ducatis sehen sehr stark aus, auch die Yamahas, besonders auf einer schnellen Runde. Losail passt aber auch sehr gut zu ihnen. Zu uns eigentlich auch, aber bislang sahen wir nicht so stark aus. Wir gehören zwar zu den Schnellen, aber wir sind nicht die Schnellsten. Deshalb kann ich mit dem Test auch nicht zufrieden sein.

> „Mein Ziel ist, ein besserer Fahrer zu werden. Ich will in der Lage sein, mehr zu zeigen, Pole-Positions herauszufahren und mehr Rennen zu gewinnen.“ Joan Mir

Wie war der 2022er-Motor, den Sie getestet haben?

Er war interessant. Wir haben versucht, mit den Dingen, die Suzuki dazu noch gebracht hat, in eine Richtung zu arbeiten, um zu verstehen, was funktioniert und was nicht. Ich hoffe, dass Suzuki mit ihm in der Lage sein wird, ein supergutes Motorrad zusammenzustellen.

Wird Suzuki eine Starthilfe-Vorrichtung haben?

Zuerst hatte Ducati eine, dann wir auch, im Moment haben wir keine. Wir müssen noch ein paar Rennen warten, bis wir wieder eine neue bekommen. Unsere Starts funktionieren ganz gut, aber die MotoGP verbessert sich ständig weiter. Wenn wir wieder eine brauchen, werden wir wohl eine haben.

Wie war es, nach einer so langen Pause wieder aufs MotoGP-Bike zu steigen?

Das Erste, das man spürt, wenn man wieder auf ein Tier wie das MotoGP-Bike steigt, sind die Schmerzen in den Händen. Auch beim Motocross sind meine Hände immer kaputt, aber nicht so. Die Muskeln kann man auch trainieren, wie man will – ein MotoGP-Bike zu fahren, kann man nicht daheim trainieren. Auch die Augen müssen sich neu gewöhnen. Ein MotoGP-Bike zu fahren, ist eine sehr komplexe Kopfsache. Deshalb war ich auch sehr glücklich, dass es trotz der langen Pause gleich so gut ging. Ich habe im Winter versucht, so viel wie möglich auf Motorrädern zu sitzen. Das war die Basis meines Trainings, die ich mit Krafttraining und Cardio ergänzt habe.

Wie ist das Verhältnis zu Ihrem Teamkollegen Álex Rins?

Es ist gut, einen starken Teamkollegen zu haben, denn erst eine solche Rivalität macht einen richtig konkurrenzfähig, weil man versucht, noch mehr zu geben. Mit unserer Leistung und mit unseren Informationen, ergänzt mit den Aussagen der Testfahrer, versuchen wir, das Motorrad zu verbessern. Wir haben keine Geheimnisse voreinander. Als ich 2019 zu Suzuki kam, waren mein Fahrstil und seiner komplett anders. Mittlerweile haben sie sich mehr angenähert, wenn auch noch Unterschiede bestehen. Ich bin beim Anbremsen stärker, er fährt mit etwas mehr Kurvenspeed. Ich mag es mehr, das Motorrad herunterzubremsen und kräftig zu beschleunigen. Mit der Suzuki kann man dies aber nur bedingt. Deshalb muss ich mich in dieser Hinsicht umstellen. Aber eines ist sicher: Wir geben beide immer hundert Prozent.

Werden Sie das erste Rennwochenende mit dem neuen oder dem alten Chassis fahren?

Wahrscheinlich mit dem letztjährigen. Das neue ist zwar gut, aber wir müssen noch weiter daran arbeiten, eine gute Abstimmung dafür zu finden. Und das wird noch eine Menge Zeit in Anspruch nehmen. Diese Zeit werden wir am Rennwochenende nicht haben. Es lenkt zwar gut ein, doch in Schräglage verhält es sich nicht so gut. Es wäre gut, wenn das Team auf dem Computer gute Arbeit erledigen würde. Das wäre vielleicht sogar wichtiger, als es der letzte Testtag gewesen wäre. Es ist viel Arbeit. Aber wenigstens müssen sich die Techniker in Katar dann nicht langweilen.

Haben Sie sich gegen Corona impfen lassen?

Ja. Nicht nur zu meiner eigenen Sicherheit, sondern auch aus der Verantwortung heraus. Wir müssen ja beruflich sehr viel reisen, da könnten wir eine Menge Leute anstecken. Es war sehr gut, dass die Dorna und Katar uns die Impfung ermöglicht haben. Ich bin nach den Tests in Katar geblieben, als Akt der Verantwortung, um nicht unnötig zu reisen. Auch alle anderen sind geblieben, viele mussten deshalb von ihren Familien und Kindern fernbleiben. Es wäre auch ihnen gegenüber nicht fair gewesen, wenn ich nach Hause geflogen wäre. Ich konnte ja auch in Katar trainieren. ■



Joan Mir

Geburtstag: 1. September 1997
Geburtsort: Palma de Mallorca
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Honda (–)
2016: Moto3, KTM (5.)
2017: Moto3, Honda (1.)
2018: Moto2, Kalex (6.)
2019: MotoGP, Suzuki (12.)
2020: MotoGP, Suzuki (1.)
2021: MotoGP, Suzuki

Hobbys
Dirt Track, Supermoto

MARC VDS

Sam Lowes: Nur für die Rennen gearbeitet, die Bestzeit kam ganz von selbst

Moto2

Lowes in tausend und einer Nacht

Es ist wie im Märchen: In seiner siebten Moto2-Saison wirkt Sam Lowes stärker als je zuvor. Doch die Moto2 ist noch einmal dichter geworden, und die Neulinge konnten gleich gut mithalten. Allen voran Tony Arbolino im deutschen Intact-Team.

Von: **Imre Paulovits**

Marcel Schrötter sah ganz schön durchgeschüttelt aus. Bei der zweiten Session des letzten Testtages hatte er die schnellste Zeit aller Moto2-Piloten gefahren, dann ging er am Abend noch mal raus für einen Longrun. Doch in seiner ersten fliegenden Runde flog er mit einem üblen Highsider ab. „Ich bin zwar mit dem Helm aufgeschlagen, aber mit geht es gut", gab der Intact-Pilot Entwarnung. „Ich habe Glück gehabt, denn das war schon heftiger. Es tut mir leid für das Team, denn an dem Motorrad war schon einiges kaputt."

Die Truppe um Crewchief Michael Thier schaffte es noch, die Kalex für die letzten Minuten fahrbereit zu machen, da fuhr Schrötter aber nur noch mit vollem Tank. „Marcel hatte eine richtig gute Pace", lobte Teamchef Jürgen Lingg. „Er hat sehr viele schnelle Runden hintereinander fahren können. Am Nachmittag des letzten Tages hatte er von allen den besten Rhythmus. Schade, dass er gestürzt ist und wir die Rennsimulation nicht mehr machen konnten. Mit den Zeiten eines Tests muss man aber immer vorsichtig sein. Da weiß man nie, wer wann welchen Reifen draufhat und was er gerade testet."

Neue Herangehensweise

Schrötter gab zu, dass er diesmal ganz anders an die Saisonvorbereitung ging: „Wir haben uns ganz auf das systematische Testen konzentriert, und ich habe mich von den Zeiten der anderen nicht irritieren lassen. Als wir in Jerez und Portimão getestet haben, habe ich erst hinterher auf die Monitore geschaut. Wir haben uns auch nicht verrückt machen lassen, wenn meine Zeiten stagnierten, sondern alles in Ruhe probiert. Die Saison ist lang. Da muss man nicht nur sehen, dass man am nächsten Sonntag Erster wird, sondern dass man bei jedem Rennen Minimum unter den Top 6 dabei ist. Das ist erst einmal das Ziel, dass wir das hinbekommen. Wenn mehr drin ist, ist es schön. Aber das ist erst einmal unsere Herangehensweise."

Auf der anderen Seite der Box arbeitete sich Moto2-Neuling Tony Arbolino an die Kalex heran. „Der hat sich permanent gesteigert", freute sich Jürgen Lingg. „Wo wir wirklich stehen, das sehen wir nächste Woche, aber ich bin sehr glücklich mit ihm." Arbolino war



VR46

Marco Bezzecchi: Nicht nur auf einer Runde schnell, sondern auch konstant



GLÄNZEL

Marcel Schrötter: Viel an der Rennpace gearbeitet, leider zum Schluss gestürzt

ERGEBNISSE

Moto2-Test Losail (Q), 19.–21.03.2021, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Sam Lowes (GB)	Kalex	1.58,655	55
2.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	1.58,668	85
3.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	1.58,703	99
4.	Xavi Vierge (E)	Kalex	1.58,832	89
5.	Jake Dixon (GB)	Kalex	1.58,837	63
6.	Arón Canet (E)	Boscoscuro	1.58,858	93
7.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	1.58,888	93
8.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	1.58,904	88
9.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	1.58,975	80
10.	Raul Fernández (E)	Kalex	1.59,030	65
11.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	1.59.082	91
12.	Joe Roberts (USA)	Kalex	1.59,245	71
13.	Stefano Manzi (I)	Kalex	1.59,331	82
14.	Ai Ogura (J)	Kalex	1.59,334	89
15.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	1.59,350	93
16.	Tony Arbolino (I)	Kalex	1.59,360	56
17.	Augusto Fernández (E)	Kalex	1.59,468	78
18.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	1.59,473	65
19.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	1.59,521	74
20.	Héctor Garzó (E)	Kalex	1.59,536	58
21.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	1.59,644	86
22.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	1.59,676	88
23.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	1.59,703	78
24.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	1.59,731	78
25.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	1.59,762	73
26.	Celestino Vietti (I)	Kalex	1.59,908	71
27.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	1.59,969	86
28.	Yari Montella (I)	Boscoscuro	2.00,116	92
29.	Barry Baltus (B)	NTS	2.00,503	65
30.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	2.00,873	71

aber nicht der einzige Moto3-Aufsteiger, der richtig schnell war. Raul Fernández fühlte sich auf der Kalex des Ajo-Teams pudelwohl und fuhr richtig schnell. Dass Weltmeister Albert Arenas gleich hinter ihm auftauchte, täuscht etwas. Der Spanier tat sich zunächst schwerer, konnte dann aber eine Runde hinter Remy Gardner herfahren, von dort kam die Zeit. Auch Ai Ogura hat sich sehr schnell akklimatisiert und war fortlaufend in den Top 15.

Tom Lüthi arbeitete ebenfalls an der Rennabstimmung, wurde aber nicht ganz glücklich. „Ich hätte schon erwartet, dass ich zum Schluss etwas schneller fahren kann“, gab der 34-jährige Schweizer zu. „Wir haben sehr viel probiert, und es war schön zu sehen, wie hart das Team gearbeitet hat, um ein besseres Gefühl für mich zu finden. Wir haben noch nicht die perfekte Lösung gefunden. Aber ich bin mir sicher, dass wir am Rennwochenende noch Schritte finden werden.“

Schnelle Spitze

Zum Schluss strahlte Sam Lowes. „Nicht dass ich die Bestzeit gefahren bin, macht mich glücklich, sondern wie“, freute sich der Marc-VDS-Pilot. „Wir haben nur an der Rennpace gearbeitet, und meine beste Zeit ist während der Rennsimulation mit einem 20 Runden alten Reifen zustande gekommen.“

Doch die Klasse ist noch einmal enger zusammengerückt, denn auch Marco Bezzecchi, Remy Gardner, Arón Canet und Jake Dixon waren im Renntrimm sehr schnell unterwegs. ■



SAG

Tom Lüthi: Perfekte Abstimmung für bessere Zeiten noch nicht gefunden



HARFORD

Das Ajo-KTM-Duo Jaume Masiá (#5) und Pedro Acosta jagte zu Bestzeiten

Moto3

Erstaunliche Rookies

Sowohl der MotoGP-Rookies-Cup-Sieger als auch der Junior-Weltmeister in den Top 4, dazu eine Rekord-Pace: Der neue Moto3-Jahrgang verspricht viel Gutes.

Aki Ajo hat die Gabe, Situationen stets mit finnischer Kälte zu analysieren. „Unsere Fahrer haben sich darauf konzentriert, eine starke Pace zu fahren und ein gutes Setup für das Rennen zu finden“, so Ajo. „Wir haben mit weichen und mit harten Reifen gearbeitet, und beide haben gut funktioniert. Wir fühlen uns bereit für den Saisonbeginn.“ Doch bei aller kühler Analyse konnte Ajo ein Strahlen nicht verbergen. Er hatte auch allen Grund: Seine beiden Piloten belegten die beiden ersten Plätze in der Zeitentabelle. Das Erstaunliche dabei: WM-Rookie Pedro Acosta war dabei immer nur einen Wimpernschlag langsamer als sein routinierter Teamkollege Jaume Masiá. „Dabei ist es das erste Mal, dass ich hier in Katar fahre“, wunderte sich Acosta. „Es war zu Beginn nicht leicht, wir sind aber weiter gekommen, als wir es erträumt hätten. Das Team hat unheimlich hart dafür gearbeitet. Aber wir sind nun bereit für die ersten beiden Rennen des Jahres.“

Ein paar Boxen weiter konnte das nun mit als GasGas gebrandeter KTM-Technik agierende Aspar-Team sein Glück ebenfalls kaum fassen. Junior-Weltmeister Izan Guevara hatte mit scheinbarer Leichtigkeit die viertschnellste Zeit herausgefahren. „Wir haben uns erstaunlich schnell zurechtgefunden, sowohl mit dem Motorrad als auch mit der Strecke“, wunderte sich Guevara. Ich freue mich schon auf das erste Rennen.“

Peter Öttl freute sich ebenfalls. Sein Pilot Romano Fenati legte konstant schnelle Runden hin und fuhr die achtschnellste Zeit. „Ich bin sehr zufrieden mit den drei Testtagen“, frohlockte Fenati. „Wir haben uns stark verbessert, besonders am ersten Tag.“

Eine riesige Steigerung erfuhr auch Jason Dupasquier. Der 19-jährige Schweizer wurde Zwölfter und war fast volle zwei Sekunden schneller als in seiner schnellsten Rennrunde des letzten Jahres. Auch Maximilian Kofler konnte sich gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Sekunden steigern. ■ IP

ERGEBNISSE

Moto3-Test Losail (Q), 19.–21.03.2021, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Jaume Masiá (E)	KTM	2.04,263	97
2.	Pedro Acosta (E)	KTM	2.04,569	94
3.	Dennis Foggia (I)	Honda	2.04,703	64
4.	Izan Guevara (E)	GasGas	2.04,718	70
5.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	2.04,790	82
6.	John McPhee (GB)	Honda	2.04,887	86
7.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	2.04,928	118
8.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	2.05,103	74
12.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	2.05,225	91
23.	Maximilian Kofler (A)	KTM	2.06,481	96

Alle trotz Entwicklungs-Be

Die MotoGP ist nicht zu bremsen. Trotz eingefrorener Motorenentwicklung, schwieriger Umstände und weniger Testtage haben alle einen Riesensprung nach vorn gemacht. Aber wer hat die besten Karten für den WM-Auftakt?

Von: **Imre Paulovits**

Italiener sind für ihre Lebensfreude bekannt. Man kann sich ausmalen, wie es vor der Corona-Krise im Großraumbüro der Rennabteilung zuging, in der sich 60 Ingenieure austauschten und so all die Ideen ausbrüteten, die in den letzten Jahren die MotoGP revolutioniert haben. Doch seit nunmehr einem Jahr ist dieses Büro menschenleer, alle arbeiten vom Home Office aus. Umso erstaunlicher ist es, dass die Desmosedici GP21 nicht weniger neue Ideen in sich trägt als ihre Vorgängerinnen. Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna ist es gelungen, seine Leute auch über Videokonferenzen so zusammenzuschalten, dass sie die Probleme aus dem Vorjahr scheinbar beheben konnten und wieder einen Schritt in ihrer Paradedisziplin Aerodynamik gemacht haben. Das Motorrad ist trotz der eingefrorenen Motorenhardware so schnell geworden, dass Johann Zarco nicht nur den bisherigen Topspeed-Rekord auf dem Losail International Circuit um satte sieben km/h verbesserte, sondern auch den absoluten, der sonst in Mugello gefahren wird. Natürlich konnten die Motorentechniker nicht auf Prüfstandsläufe verzichten. Davon abgesehen aber machten moderne Computer daheim und schnelle Server diese Simulationsarbeit möglich.

Bei den japanischen Kollegen war es auch nicht einfacher. Sie mussten mit ihren europäischen Kollegen in den Testteams und dem Technik-Personal der Werksteams ebenfalls online kommunizieren. Bei ihnen kam noch erschwerend hinzu, dass das Material bei eingeschränkter Luftfracht aus Übersee transportiert werden musste. Doch erst mal an der Strecke angekommen, war alles wieder bereit, und es konnte getestet werden.

Wer ist im Vorteil?

Soweit bislang zu erkennen ist, haben Ducati, Honda und Yamaha ihre Probleme aus dem Vorjahr in den Griff bekommen, denn alle haben einen Sprung von mindestens einer halben Sekunde gemacht. Die von Reifenproblemen geplagten Ducatis und Hondas haben ihre Fahrwerke auf den Michelin-Hinterreifen abstimmen können.

Bei Yamaha lief es bislang rund, der Rückstand auf den Geraden ist sogar ein kleines Stück geschrumpft. Die Zeit, die die Blauen auf der restlichen Runde holen, konnte weiter aufrechterhalten werden. Bleibt nur zu hoffen, dass die Standfestigkeitsprobleme aus dem Vorjahr ebenfalls gelöst werden konnten.

Der große Sieger der Vorsaison ist zweifelsohne Aprilia. Die neue RS-GP, die nun ins zweite Jahr nach der kompletten Konzeptänderung geht, ist sehr vielversprechend. Bleibt die Frage, ob Aleix Espargaró auch im Rennen die Pace gehen kann, mit der er an den Testtagen auf sich aufmerksam gemacht hat.

Suzuki und KTM scheinen von dem ausgefallenen letzten Testtag am meisten betroffen zu sein. Das Weltmeisterteam hat in der üblichen Art viele kleine Neuerungen durchprobiert, ohne dass sie alles bei der geplanten Rennsimulation gegenprüfen konnten. KTM war wegen des Verlustes der Konzessionen gezwungen, neue, haltbarere Motoren zu entwickeln. Dazu brachten sie wieder gewohnt viel neues Material zum Probieren mit. So fehlte ihnen der eine Tag, an dem sie aus all dem ein möglichst optimales Motorrad hätten zusammenstellen und schauen können, wie schnell sie damit sind. So gehen die zuletzt erfolgsverwöhnten Österreicher mit einem Fragezeichen ins erste Rennwochenende.

Aber was auch geschieht: Die Saison ist lang. An den ersten beiden Rennwochenenden werden wir nur einen kleinen Vorgeschmack davon bekommen, was uns erwartet. In Europa könnte alles wieder anders sein – und das ist auch gut so, denn so können wir uns wieder auf eine spannende Saison freuen. ■



MOTOGP

Aprilia Dass sich Romano Albesiano nur noch um die Technik kümmern muss und ihm die organisatorischen Aufgaben abgenommen wurden, zeigt Wirkung. Die RS-GP hat bei Motorleistung und Rundenzeit einen Schritt nach vorn gemacht. Dabei schreckte Albesiano nicht davor zurück, Ideen von der Konkurrenz zu übernehmen. Aber er geht in vielen Dingen auch seinen eigenen Weg, wie bei der Aerodynamik mit dem großen Frontflügel. Bleibt abzuwarten, wie die neue Aprilia über die Distanz mit den Reifen umgeht.



MOTOGP

KTM Nachdem die Österreicher im Vorjahr vier Grands Prix gewannen, haben sie ihre Konzessionen verloren und spielen nun in einer Liga mit den Weltbesten. Dafür musste der Motor überarbeitet werden, und die Ingenieure machten sich auch über die Peripherie her. Es gab mehrere neue Rahmen, Hinterradschwingen, Gabeln, Verkleidungsteile und Elektronik-Komponenten. Weil der letzte Testtag ausfiel, konnte das aus den bewährtesten Teilen zusammengestellte Paket nicht getestet werden.

schränkungen schneller


MOTOGP

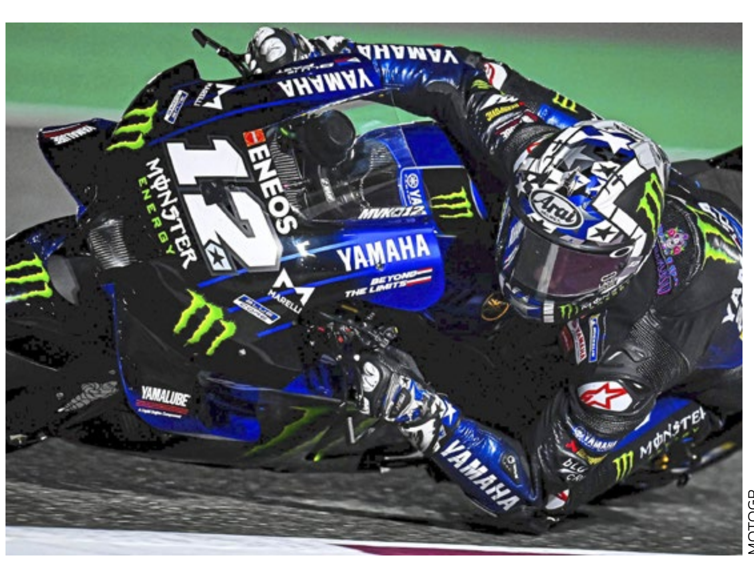
Ducati Jack Miller und Francesco Bagnaia waren schon letztes Jahr weniger von den Reifenproblemen betroffen als die damaligen Werksfahrer Andrea Dovizioso und Danilo Petrucci. Sie verloren auch kein Wort über Probleme, sie erfreuten sich umso mehr an ihren Rollen als Werksfahrer und Entwicklungshelfer. Die Verkleidung trägt Flügelprofile, die man so bisher noch nie gesehen hat. Seine schnellste Runde ist Jack Miller mit ihr gefahren. Die GP21 hat nun vorne und hinten eine Starthilfe-Vorrichtung.


REPSOL

Honda Im Vorjahr verfiel der weltgrößte Motorradhersteller in eine Schockstarre. Das 2020er Motorrad geriet unfahrbar, am letzten Testtag wurde schnell ein Bike aus drei Jahrgängen zusammengewürfelt. Doch damit kam nur Marc Márquez zurecht, und nachdem er sich beim WM-Auftakt verletzt hatte, dauerte es die halbe Saison, bis Stefan Bradl und Cal Crutchlow die RC 213 V sortierten. Dank viel Testarbeit, neuem Fahrwerk mit breiterem Rahmenprofil und viel Feinarbeit sind jetzt auch Stefan Bradl und Pol Espargaró mit der MotoGP-Honda schnell.


SUZUKI

Suzuki Der Erfolg des Teams basierte neben der Qualität seiner Ingenieure auf den Führungsqualitäten von Davide Brivio, der nun nicht mehr dabei ist. Projektleiter Shinichi Sahara hat die Teamleitung übernommen und dazu seine Politik der kleinen Schritte weitergeführt. Auch das Weltmeister-Team konnte das beste Paket bislang nicht ausprobieren. So bleibt die Frage offen, ob die Ausgewogenheit und Rennpace der GSX-RR geblieben sind. Die Titelverteidigung wird zumindest nicht einfach.


MOTOGP

Yamaha Schon letztes Jahr war die Yamaha bei den Wintertests Schnellste, die Probleme kamen erst bei heißem Wetter und wenig Grip. Dies konnte bislang noch nicht getestet werden. Die neue Yamaha, bei der weiter an der Gewichtsverteilung, Aerodynamik und Kühlung gearbeitet wurde, wirkte ansonsten sehr stark. Die Blauen belegten drei der ersten vier Plätze, auch die weiterentwickelte 2019er Maschine von Franco Morbidelli war dabei. Yamaha hat ein Jubiläumsjahr, in denen sind sie immer stark.

Es geht wieder los!

MOTOGP

Die Warterei hat ein Ende. Am nächsten Wochenende fahren die besten Fahrer der Welt wieder um die Wette. Wer wird die Nase vorn haben?

Von: **Imre Paulovits**

Was haben wir letztes Jahr für eine MotoGP-Saison erlebt! Zuerst wusste man nach dem Ausbruch der Corona-Pandemie nicht, wann es überhaupt losgeht, dann folgten die Rennen genauso Schlag auf Schlag wie die Überraschungen. Schließlich gab es neun verschiedene Sieger und einen Weltmeister, mit dem zu Beginn der Saison die wenigsten gerechnet hatten. Die Saison 2021 hat noch nicht angefangen, aber vieles deutet darauf hin, dass es genauso weitergeht. Es kann weiter nur unter Einschränkungen gefahren werden, und diesmal konnte sogar die Testsaison erst später losgehen, weil der MotoGP-Tross nicht nach Malaysia einreisen konnte.

Die Hindernisse konnten aber beseitigt werden, in Katar konnten alle Klassen ausreichend testen, und im Wüstenstaat werden auch gleich die ersten beiden WM-Runden ausgetragen. Die Hersteller haben gelernt, neue Teile aus dem Homeoffice zu entwerfen, die Fahrer, die längere Pause mit Serienmotorrädern zu überwinden. Trotz aller Einschränkungen, eingefrorener Entwicklung und weniger Testzeit: Rundenrekorde purzelten, der Fortschritt in der MotoGP lässt sich nicht aufhalten.

Mit Enea Bastianini, Luca Marini und Jorge Martín sind drei hoffnungsvolle Talente in die oberste Liga aufgestiegen, genauso sind Albert Arenas, Tony Arbolino, Ai Ogura und Raúl Fernández in die Moto2 befördert worden. In der Moto3 konnten Rookies-Cup-Sieger Pedro Acosta und Moto3-Junior-Weltmeister Izan Guevara gleich bei den Schnellsten mithalten. Die aufstrebende Jugend macht sich daran, sich gegen das Establishment durchzusetzen, und dieses wehrt sich, wie es nur kann.

In der MotoGP haben die beiden Piloten, die bei den letzten Rennen eine starke Form gezeigt haben, auch bei den Tests brilliert. Jack Miller und Franco Morbidelli zeigten fahrerische Stärke, aber Maverick Viñales und Fabio Quartararo ließen sich von den Schwierigkeiten des letzten Jahres genauso wenig unterkriegen wie Yamaha. Auch Ducati will nichts von den Reifenproblemen der letzten Saison wissen.

Marc Márquez nicht dabei

Leider wird Marc Márquez auch weiterhin nicht dabei sein. Seine Genesung machte zuletzt zwar Fortschritte, nach einem Test auf dem Minibike fuhr er letzte Woche mit der Straßen-RC213V-S in Barcelona und in Portimão. Doch nach einem weitereren medizinischen Check am Montag rieten ihm die Ärzte, das Comeback zu verschieben. Am 12. April werden sie ihn wieder untersuchen.

So können wir Stefan Bradl die Daumen drücken, dass er seine bestechende Form am Rennwochenende fortführen kann. Und mit Marcel Schrötter, Tom Lüthi, Jason Dupasquier und Maximilian Kofler haben wir hoffnungsvolle Deutschsprachige in den kleineren Klassen. ■


MOTOGP

Jack Miller (#43) und Maverick Viñales: Die Favoriten in Katar?


MOTOGP

Marc Márquez auf der RC213V-S: Gut unterwegs aber doch nicht fit genug

Wissenswertes zur Weltmeisterschaft 2021

TERMINE 2021

28. März:	GP Katar/Losail
4. April:	GP Doha/Losail
18. April:	GP Portugal/Portimão
2. Mai:	GP Spanien/Jerez
16. Mai:	GP Frankreich/Le Mans
30. Mai:	GP Italien/Mugello
6. Juni:	GP Katalonien/Barcelona
20. Juni:	GP Deutschland/ Sachsenring
27. Juni:	GP Niederlande/Assen
11. Juli:	GP Finnland/KymiRing
15. August:	GP Österreich/ Red Bull Ring
29. August:	GP England/Silverstone
12. September:	GP Aragón/Motorland
19. September:	GP San Marino/Misano
3. Oktober:	GP Japan/Motegi
10. Oktober:	GP Thailand/Buriram
24. Oktober:	GP Australien/Phillip Island
31. Oktober:	GP Malaysia/Sepang
14. November:	GP Valencia/Valencia
TBA:	GP Argentinien/ Termas de Río Hondo
TBA:	GP Americas/Austin

ZEITPLAN

GP Katar/Losail (alle Zeitangaben in MEZ/MESZ)

Freitag, 26. März 2021

11.50–12.30	Moto3	1. freies Training
12.45–13.25	Moto2	1. freies Training
13.40–14.25	MotoGP	1. freies Training
16.10–16.50	Moto3	2. freies Training
17.05–17.45	Moto2	2. freies Training
18.00–18.45	MotoGP	2. freies Training

Samstag, 27. März 2021

11.25–12.05	Moto3	3. freies Training
12.20–13.00	Moto2	3. freies Training
13.15–14.00	MotoGP	3. freies Training
15.30–15.45	Moto3	Qualifying 1
15.55–16.10	Moto3	Qualifying 2
16.25–16.40	Moto2	Qualifying 1
16.50–17.05	Moto2	Qualifying 2
17.20–17.50	MotoGP	4. freies Training
18.00–18.15	MotoGP	Qualifying 1
18.25–18.40	MotoGP	Qualifying 2

Sonntag, 28. März 2021

13.40–14.00	Moto3	Warm-up
14.10–14.30	Moto2	Warm-up
14.40–15.00	MotoGP	Warm-up
16.00	Moto3	Rennen, 18 Rdn.
17.20	Moto2	Rennen, 20 Rdn.
19.00	MotoGP	Rennen, 22 Rdn.

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21
6	Stefan Bradl (D)*	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
9	Danilo Petrucci (I)	Tech3 KTM Factory Racing	KTM RC16
10	Luca Marini (I)	Sky VR46 Avintia Team	Ducati D16 GP19
12	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
20	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
21	Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1
23	Enea Bastianini (I)	Avintia Esponsorama Racing	Ducati D16 GP19
27	Iker Lecuona (E)	Tech3 KTM Factory Racing	KTM RC16
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
32	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
33	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
36	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43	Jack Miller (AUS)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP21
44	Pol Espargaró (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
46	Valentino Rossi (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1
63	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP21
73	Álex Márquez (E)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
88	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16
89	Jorge Martín (E)	Pramac Racing	Ducati D16 GP19
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V

* Reservefahrer für Marc Márquez

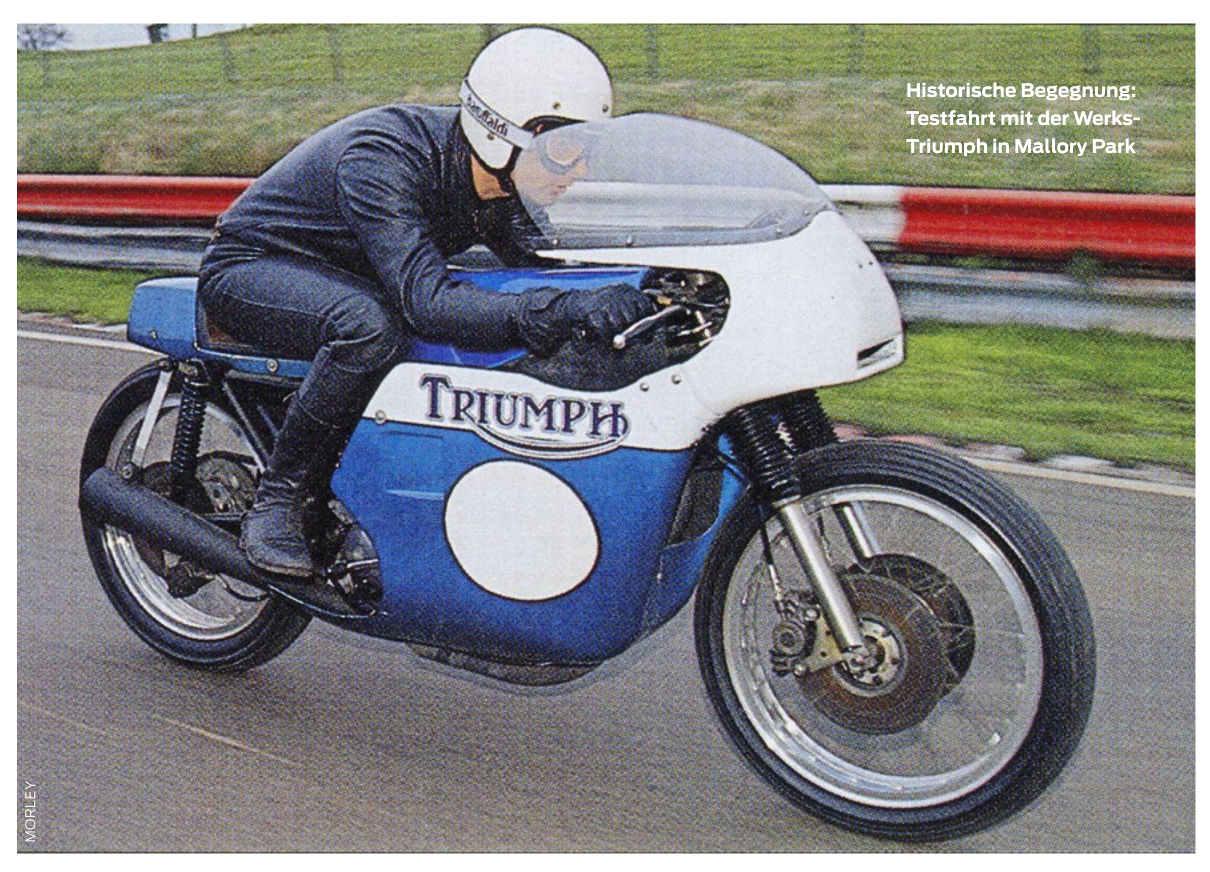
DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2021

Moto2

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Yari Montella (I)	Speed Up Racing	Boscoscuro
6	Cameron Beaubier (USA)	Tennor American Racing	Kalex
7	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta Forward Racing	MV Agusta
9	Jorge Navarro (E)	Speed Up Racing	Boscoscuro
11	Nicolò Bulega (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
12	Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex
13	Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
14	Tony Arbolino (I)	Liqui Moly IntactGP	Kalex
16	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex
19	Lorenzo Dalla Porta (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
21	Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
22	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex
23	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex
24	Simone Corsi (I)	MV Agusta Forward Racing	MV Agusta
25	Raul Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
35	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
37	Augusto Fernández (E)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex
40	Héctor Garzo (E)	Pons HP40	Kalex
42	Marcos Ramírez (E)	Tennor American Racing	Kalex
44	Áron Canet (E)	Aspar Team	Boscoscuro
55	Hefizh Syahrin (MAL)	NTS RW Racing GP	NTS
62	Stefano Manzi (I)	Pons HP40	Kalex
64	Bo Bendsneyder (NL)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex
70	Barry Baltus (B)	NTS RW Racing GP	NTS
72	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
75	Albert Arenas (E)	Aspar Team	Boscoscuro
79	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
87	Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
96	Jake Dixon (GB)	Petronas Sprinta Racing	Kalex
97	Xavi Vierge (E)	Petronas Sprinta Racing	Kalex

Moto3

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
2	Gabriel Rodrigo (RA)	Team Gresini Moto3	Honda
5	Jaume Masia (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
6	Ryusei Yamanaka (J)	CarXpert Prüstel GP	Honda
7	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda
11	Sergio García (E)	Aspar Team Moto3	GasGas
12	Filip Salac (CZ)	Rivacold Snipers Team	Honda
16	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda
17	John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda
19	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda Team Asia	Honda
20	Lorenzo Fellon (F)	SIC58 Squadra Corse	Honda
23	Niccolò Antonelli (I)	Reale Avintia Moto3	KTM
24	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
27	Kaito Toba (J)	CIP Green Power	KTM
28	Izan Guevara (E)	Aspar Team Moto3	GasGas
31	Adrian Fernández (E)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna
37	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
40	Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda
43	Xavier Artigas (E)	Leopard Racing	Honda
50	Jason Dupasquier (CH)	CarXpert Prüstel GP	KTM
52	Jeremy Alcoba (E)	Team Gresini Moto3	Honda
53	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM
54	Riccardo Rossi (I)	Boe Skull Rider Facile Energy	KTM
55	Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna
71	Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM
73	Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM
82	Stefano Nepa (I)	Boe Skull Rider Facile Energy	KTM
92	Yuki Kunii (J)	Honda Team Asia	Honda
99	Carlos Tatay (E)	Reale Avintia Moto3	KTM



MORLEY

Historische Begegnung: Testfahrt mit der Werks-Triumph in Mallory Park

Triumphs Top-Triple

Dieses Motorrad führte vor 50 Jahren die meisten Runden bei den 200 Meilen von Daytona und schrieb die Rundenrekorde auf den britischen Kurzstrecken neu. Im historischen Tracktest bewies die Werks-Triumph, warum sie das schnellste Rennmotorrad ihrer Zeit war.

Von: **Imre Paulovits**

Die britische Insel ist schon merkwürdig. Immer, wenn ich komme, um ein englisches Motorrad auszuprobieren, zeigt sie sich von ihrer unfreundlichen Seite. Fast, als wolle sie mir ein noch authentischeres Gefühl vermitteln. Dabei steht die Dreizylinder-Werks-Triumph von Paul Smart von 1971 zur Probefahrt bereit – Zeitzeugin des größten Werkseinsatzes der britischen Motorradgeschichte. Und ebenso des glorreichen letzten Aufbäumens vor dem Niedergang der traditionellen englischen Motorrad-Industrie.

Wir sind in Mallory Park, einem historischen Ort, wo im selben Jahr John Cooper beim Race of the Year mit dem Schwester-Modell, der technisch bis auf die geneigte Zylinderbank identischen BSA, Giacomo Agostini und die als unschlagbar geltende 500er MV Agusta besiegte. Doch damals schien die Sonne, jetzt hat es vier Grad und so starken Wind, dass der Nieselregen waagerecht fällt. Einziger Trost: Der Wind weht die Strecke während der kurzen Nieselpausen schnell wieder trocken.

> **!** Triumph und BSA konnten die Erfolge ihrer Triples nicht nutzen, denn Misswirtschaft und Streiks brachten das finanzielle Aus.

Werksmotorrad als Gehalt

Bis wir auf eine solche Pause warten, erzählt mir Paul Smart, wie seine ehemalige Werksmaschine sein Eigentum wurde: „Ich habe 1971 nach dem finanziellen Kollaps der Triumph-BSA-Gruppe das versprochene Gehalt nie bekommen“, erinnert sich Smart. „Deshalb habe ich mit Chefkonstrukteur Doug Hele vereinbart, dass ich stattdessen das Motorrad bekomme, das ich über die Saison eingesetzt hatte. Aber ganz so einfach ließ sich das beim damaligen Konkursverfahren nicht machen. Das Motorrad wurde offiziell an einen Triumph-Händler verkauft, gleichzeitig wurde ein Kaufvertrag mit einem späteren Datum vom Händler auf mich ausgestellt. Dann gab es noch einen Mietvertrag über fünf Jahre mit dem Commonwealth Institute, in dessen Museum die Maschine ausgestellt wurde. Als dann die fünf Jahre um waren, und sich keiner mehr für die alten Geschichten interessierte, konnte ich das Motorrad für die im Kaufvertrag festgehaltenen 120 Pfund abholen.“

Zunächst muss das Motorrad bei dem kalten Wetter überhaupt erst zum Laufen gebracht werden. Wir haben keine Startmaschine dabei, und bei dem in dieser Kälte honigzähen Castrol R 40 und dem Verdichtungsverhältnis von 11,5 ist das Anschieben eine Sch(w)eißarbeit. Nachdem sie angesprungen ist, muss sie mit gefühlvoller Gashand aufgewärmt und bei Laune gehalten werden.

Ich drücke mit dem rechten Fuß den ersten Gang nach oben rein und fahre hinaus. Zunächst geht es in einem unendlich langen Rechtsbogen um den See herum, nach der kurzen hinteren



PAULOVITS

Der Rob-North-Rahmen war das Vorbild vieler GP-Fahrwerke der 1970er-Jahre



PAULOVITS

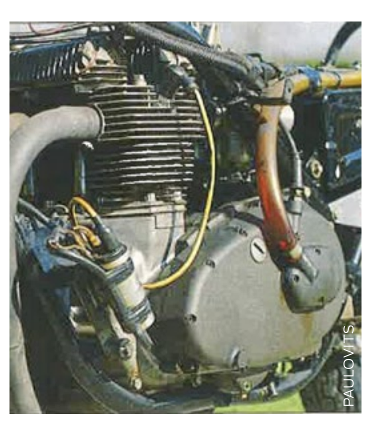
Als Erste nutzte Triumph statt einzelner Megaphone eine 3:1-Anlage

Gegengeraden geht es durch die Cooper Esses zum Hairpin. Diese 180-Grad-Kehre ist so ziemlich das Engste, was mit dem recht langen Radstand und der gestreckten Sitzposition zu bewältigen ist. Die Drehzahl sackt im langen ersten Gang bis 4000 Touren ab, doch dank der sauberen Vergaserabstimmung des elastischen Motors ist dies kein Problem, auch die Busstop-Schikane lässt sich so mühelos bewältigen. In voller Beschleunigung geht es zum Devil's Elbow weiter. Die Räder verlieren auf dem welligen Belag zwar öfter kurz den Bodenkontakt, doch der steife Rahmen zeigt sich unbeeindruckt und hält stur die Richtung. Nur noch die Zielgerade, und dann geht es wieder in den schnellen Rechtsbogen um den See.

Das richtige Paket

Auf Paul Smarts Motorrad sind Dunlop Triangulars aufgezogen. Obwohl diese Reifen, die für schnelles Abwinkeln konzipiert waren, eigentlich ein kippeliges Fahrverhalten hatten, lässt sich die Werks-Triumph mit dem Rob-North-Rahmen sehr präzise mit ihnen lenken. „Percy Tait und ich hatten die Triumph mit verschiedenen Reifen getestet, aber einmal bei den Dunlop KR 76 vorn in der Größe 3.00 – 19 und KR 73 der Größe 3.50/4.25 – 19 hinten angekommen, haben wir nur noch diese benutzt."

Ich bin in den 1990er-Jahren eine Rob-North-Trident bei Classic-Rennen gefahren, diese war aber, wie die gesamte Konkurrenz, auf 18-Zoll-Räder mit 110er-Vorderreifen und 130er-Hinterreifen von Avon umgerüstet. Diese hafteten zwar prima und hatten einen breitem Grenzbereich, nahmen dem Triple aber dieses spielerische Handling. Je weiter ich meine Runden drehe, desto mehr Spaß kommt auf, trotz Kälte und Nieselregen. Und von dem Klang des Triples kann ich nicht genug bekommen.



PAULOVITS

Magnesium-Primärtrieb: Brennt gut



PAULOVITS

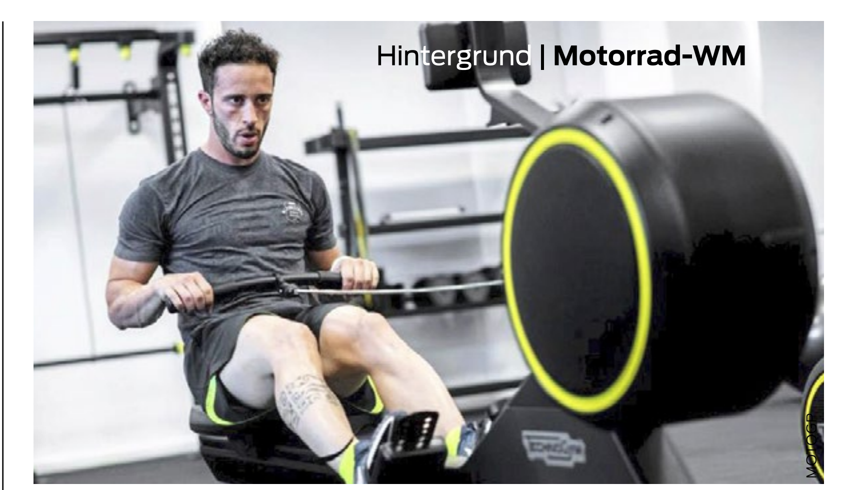
Der Schlitz für den Ölkühler gab der „Letterbox Fairing" ihren Namen

Aber warum war sie 1971 so unschlagbar? Das stabile und handliche Fahrwerk, die drei Lockheed-Scheibenbremsen, die eine neue Ära einläuteten, und der elastische Motor ergaben ein perfektes Paket, mit dem sich auch das recht hohe Gewicht kompensieren ließ. Dazu kam die langjährige Erfahrung der britischen Racer, die an diesem Projekt beteiligt waren, und nicht zuletzt der immense Aufwand des Werkseinsatzes.

Ich kann mich glücklich schätzen, dass ich dieses historische Exemplar fahren konnte. Denn nachdem Paul Smart mit ihr 2002 im neuseeländischen Pukekohe noch einmal Demonstrationsrunden gefahren war, überredete ihn das National Motorcycle Museum, sie dort neben die anderen verbliebenen Werks-Triples zu stellen. 2004 brach ein Feuer aus, dem alle Motorräder zum Opfer fielen. Und so existieren heute nur noch Fotos davon. ■

TECHNISCHE DATEN

Werks-Triumph Trident (1971)	
Motor	Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakter, OHV, zwei Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	67,25 x 70 mm
Hubraum	746 ccm
Leistung	85 PS bei 8000/min
Leergewicht	167 kg



MotoGP

Andrea Dovizioso kehrt zurück

Nachdem Andrea Dovizioso kein passendes Angebot fand, wollte er 2021 pausieren. Nun hat er ein Angebot von Aprilia bekommen und wird die RS-GP zumindest testen.

Andrea Dovizioso wurde 2017, '18 und '19 mit Ducati Vizeweltmeister hinter Marc Márquez. Doch letztes Jahr konnte er seinen Fahrstil mit dem neuen Michelin-Hinterreifen nicht mehr anwenden, und Ducati hielt ihn bei den Vertragsverhandlungen so lange hin, bis er selbst in die Offensive ging und bekannt gab, dass er 2021 nicht mehr bei den Roten fahren werde. Danach verhandelten Dovizioso und sein Manager Simone Battistella mit mehreren Herstellern. Da aber kein Vertrag in Aussicht gestellt wurde, der nach dem Geschmack des 34-Jährigen war, verkündete er, dass er 2021 aussetzen würde.

Aprilia-Rennleiter Massimo Rivola hatte lange gehofft, Dovizioso ködern zu können. Und nachdem sich die RS-GP21 bei den Tests in Katar deutlich verbessert und konkurrenzfähig gezeigt hatte, klopfte Rivola erneut an und bot Dovizioso eine dreitägige Testfahrt vom 12. bis 14. April in Jerez an – die Dovizioso dankend annahm: „Es freut mich, dass Aprilia weiterhin Interesse an mir zeigt. Ich habe gerne für diese Testfahrt zugesagt, um wieder ein MotoGP-Bike bewegen, in Form bleiben und den Ingenieuren ein Feedback geben zu können." Ob dem Test ein möglicher GP-Einsatz folgt, wird sich dort zeigen. ■ IP

NACHRICHTEN

MOTO2
Luca Boscoscuro hat seine seit 2010 unter dem Namen Speed Up laufenden Motorräder kurz vor Saisonbeginn in Boscoscuro umgetauft. Da lag der Verdacht nahe, dass dies geschah, um die eingefrorene Entwicklung zu umgehen. Doch die Homologation ist die der Speed Up von 2020 geblieben.

MOTORRAD-WM
Letzten Montag verstarb der Ungar György Kurucz im Alter von 91 Jahren. Er galt in den 1960er-Jahren als der stärkste Fahrer des Ostblocks in der 500er-Klasse und gewann den nicht zur WM zählenden GP von Österreich 1964. Auch fuhr er 1956 zusammen mit János Reisz einen Klassensieg beim Bol d'Or ein und gewann 25 ungarische Meistertitel. Kurucz war auch der Ziehvater von Grand-Prix-Sieger János Drapál.

MOTORRAD-WM
Am 13. März verstarb der Brite Murray Walker im Alter von 97 Jahren. Vor seiner Tätigkeit als BBC-Formel-1-Kommentator war Walker die Stimme der TT und zeitlebens ein Motorradfan. Die Schallplatten über die TT-Rennen der 1960er-Jahre mit Walkers Stimme sind heute hochbezahlte Sammlerobjekte.


Keine Berührungsangst: Rinaldi (#21) knöpfte Razgatlioglu die Bestzeit ab

WORLDSBK

Italienischer Hammer

Ducati-Junior Michael Ruben Rinaldi packte beim Test in Misano die Keule aus und fuhr Bestzeit. Bei den Supersport war Philipp Öttl der Schnellste.

Von: **Imre Paulovits**

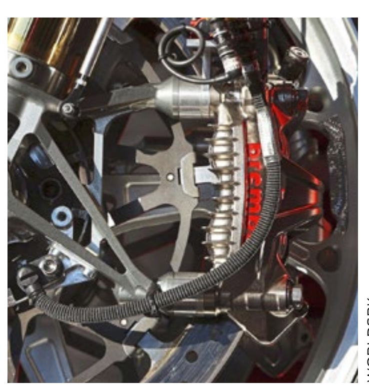
Letzte Woche testeten die Ducati- und Yamaha-Piloten der Superbike-WM sowie das Puccetti-Team und die Yamaha-Supersport-WM-Teams mit Steven Odendaal und Randy Krummenacher. Zunächst gab Toprak Razgatlioglu das Tempo vor, doch am Mittwoch legte Michael Ruben Rinaldi mächtig los und entriss ihm die Bestzeit. Beim Versuch gegenzuhalten, landete Razgatlioglu auf dem Hosenboden. Dann rutschte auch Rinaldi aus.

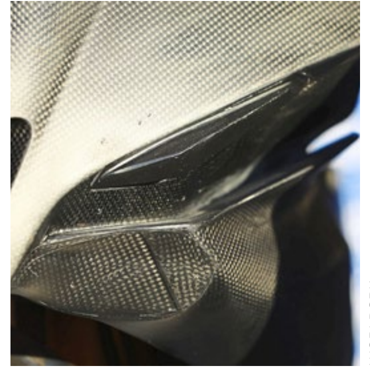
Es gab auch einige technische Neuerungen: Brembo testete mit dem Ducati-Werksteam neue Bremszangen mit Kühlrippen, die von den im letzten Jahr in der MotoGP neu eingeführten abgeleitet wurden. Obwohl es in Misano nur frühlingshaft warm war, bewährten sie sich auf Anhieb, Rinaldi fuhr seine beste Zeit mit ihnen und blieb nur vier Hundertstelsekunden über dem Pole-Position-Rekord von Tom Sykes aus dem Vorjahr. Yamaha hatte an der R1 im Vorjahr eine Rinne an der Verkleidungsseite eingeführt, die Abtrieb erzeugen soll, diesmal probierten sie eine Leitfinne an deren Oberseite.

Wenn er auch noch nicht richtig in Schwung kam, gab es viel Aufsehen um den 25-jährigen Belgier Christophe Ponsson. Sein Vater hat sich mit dem Ehepaar Batta verbündet, so kehren die Alstare-Eigner, die 1999 mit Stéphane Chambon Supersport- und 2005 mit Troy Corser Superbike-Weltmeister waren, in die Superbike-WM zurück.

Philipp Öttl war die ganzen Tests über schnellster Supersport-Pilot. Die Kawasaki ZX-6R wurde für dieses Jahr gründlich überarbeitet. Das Team testete verschiedene Gabeln und arbeitete an der Motorbremse. Öttl unterbot den Supersport-Rundenrekord um eine halbe Sekunde! Als nächsten Test wird er im April in Mugello den italienischen Meisterschaftslauf mitfahren. Steven Odendaal war zweitschnellster Supersportler vor Randy Krummenacher, der nach einem Jahr Pause wieder auf dem Weg zu seiner Form ist.

Am Wochenende testeten Álvaro Bautista, Leon Haslam und Alex Lowes in Jerez, diese Woche fährt dort auch Jonas Folger. ■


WORLDSBK
Neue Brembo-Zange mit Kühlrippen


WORLDSBK
Zusätzliche Finnen bei Yamaha

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Misano (I), 15.–17.03.2021, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.33,688	85
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.33,886	101
3.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	1.34,013	90
4.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.34,361	109
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.34,794	76
6.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	1.34,806	64
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	1.34,847	66
8.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	1.35,003	57
9.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	1.35,210	149
10.	Christophe Ponsson (B)	Yamaha YZF-R1	1.36,135	57
11.	Michele Pirro (I)	Ducati Panigale V4 R	1.37,162	11

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE 1000
Der IDM Superbike-Vize Ilya Mikhalchik war zur Freude von Teamchef Daemen bei Tests auf dem 4,5 Kilometer langen Circuit Ricardo Tormo Valencia mit 1.34,912 um 0,7 Sekunden zügiger unterwegs als die anderen Trainingsteilnehmer. Mikhalchik soll mit der neuen M 1000 RR den Titel in der IDM Superbike 1000 nach 2018 und 2019 wieder ins Team holen.

IDM SUPERBIKE 1000 II
Es waren Testfahrten geplant, doch momentan liegen im Honda-Team von Jens Holzhauer alle Aktivitäten auf Eis. IDM Superbike-1000-Pilot Alessandro Polita befindet sich nach seinem positiven Corona-Test seit zwei Wochen in häuslicher Quarantäne. Teamchef Holzhauer kämpft seit einer Woche gegen das Virus an und liegt im Bett. Zwei Motorradmechaniker aus seiner Firma sind ebenfalls erkrankt. Alex Polita ist momentan bei seinen Eltern eingezogen, um seine Lebensgefährtin und die gemeinsame Tochter Ida zu schützen. Politas Vater ist übrigens ebenfalls an Corona erkrankt und bekommt Sauerstoff zugeführt. Seine Mutter wurde negativ getestet.

ENDURANCE-WM
In der Langstrecken-WM hat es den ersten Termintausch gegeben: Die 12 Stunden von Estoril in Portugal finden nun bereits am 17. Juli statt. Dafür sind die 8 Stunden von Suzuka, ursprünglich an jenem Termin geplant, als Saisonfinale auf den 7. November gerückt. In Suzuka gibt es dieses Jahr 150 Prozent der üblichen WM-Punkte zu holen.

ROADRACING
Nach der Absage der Tourist Trophy ist nun auch die Classic-TT und der Manx-GP Ende August der Corona-Pandemie zum Opfer gefallen. Der Veranstalter sagte sie frühzeitig ab, um Fans und Aktiven Planungssicherheit zu geben.



Alle für Landshut in Polen am Start: Martin Smolinski, Michael Härtel, Tobias Busch

QUASCHNING

Auslandseinsätze

Die deutsche Speedwayszene steht seit Pandemiebeginn vor 13 Monaten fast vollständig still. Die deutschen Driftprofis suchen nun den Weg aus der Arbeitslosigkeit in den ausländischen Ligen, wo es bald losgehen soll.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Bundesligasaison musste 2020 Jahr Pandemie-bedingt gestrichen werden, und auch für diese Saison gibt es kein Konzept, keine Termine und keine Teilnehmer. Ersatzbeschäftigung für die (noch) nicht international befähigten deutschen Fahrer soll in 2021 der Speedway Team Cup (STC), die von den Vereinen selbst gemanagte inoffizielle 2. Bundesliga, sein. Schon sieben Vereine haben sich angemeldet, darunter mit Brokstedt, Stralsund und Güstrow drei Bundesligisten.

Weitere Teams sind Olching, Berghaupten, Diedenbergen und Cloppenburg. Der STC wird wieder im Vierersystem mit einem Heimrennen für jeden Verein gefahren. Der Kalender sieht den Liga-Auftakt am 17. April in Cloppenburg vor, was jedoch bei der derzeitigen Inzidenz-Entwicklung fraglich erscheint. Allerdings könnten wohl einige Vereine auch ohne Zuschauer, dafür mit kostenpflichtigen Livestreams fahren.

Mit Zuschauern wollen die drei britischen Speedway-Ligen nach einem Jahr Abstinenz wieder starten. Ministerpräsident Boris Johnson hat angekündigt, dass ab dem 17. Mai wieder Zuschauer in die Stadien dürfen, deshalb ist dies auch der offizielle Starttermin auf der Insel. Von allen deutschsprachigen Driftern haben bisher jedoch nur Valentin Grobauer (Birmingham) und der Österreicher Daniel Gappmeier (Berwick), beide in der „Championship“ (= 2. Liga), unterschrieben.

Landshut-Premiere in Polen

Wegen der abgesagten Bundesliga hat neben Wittstock diese Saison auch der deutsche Rekordmeister Landshut für die zweite polnische Liga (= 3. Liga) gemeldet. Die beiden Clubs werden je fünf Rennen in Polen bzw. Lettland sowie je sechs Heimrennen fahren. Insgesamt 15 Deutsche stehen in den Nennlisten der Bayern bzw. der Brandenburger. Die Liga soll am 3. April starten, doch auch die Polen denken wegen der schwierigen Corona-Lage derzeit an Verschiebung. Landshut würde seine Rennen auch ohne Zuschauer austragen, alle Rennen werden von polnischen Pay-TV-Kanälen live übertragen. Wittstock lehnt Rennen ohne Zuschauer ab.

Meistbeschäftigter deutscher Profi wird wohl Kevin Wölbert sein: Der Mecklenburger hat Verträge in Posen (2. polnische Liga), Mallila (Schweden) und Esbjerg (Dänemark) unterschrieben. ■

DEUTSCHE STARTER IN SPEEDWAY-LIGEN 2021

Norick Blödorn: Landshut (PL II), Vojens (DK)
Tobias Busch: Landshut (PL II), Grindsted (DK)
Max Dilger: Wittstock (PL II)
Lukas Fienhage: Gdansk (PL I), Motala (S I)
Valentin Grobauer: Birmingham (GB II)
Michael Härtel: Landshut (PL II)
Kai Huckenbeck: Landshut (PL II), Hallstavik (S I)
Erik Riss: Wittstock (PL II), Hallstavik (S I)
Martin Smolinski: Landshut (PL II), Avesta (S I)
Kevin Wölbert: Poznan (PL II), Mallila (S I), Esbjerg (DK)



VELDHUIZEN

In Polen für Landshut, in Schweden für Hallstavik: Kai Huckenbeck

NACHRICHTEN

SUPERENDURO-WM ABGESAGT

Die jüngst auf einen Ort (Budapest) und auf drei Tage an Ostern komprimierte SuperEnduro-WM wurde nun von Promoter ABC Commmunications und der FIM wieder abgesagt. Die in Ungarn stetig steigenden Inzidenzzahlen lassen keine Sportveranstaltungen mit Zuschauern zu. Bastien Blanchard und FIM kündigen Ersatztermine an, die könnten jedoch erst nach Abschluss der Enduro-WM stattfinden.

MX-KALENDER WACKELT

Der Kalender der Motocross-WM muss aufgrund der Coronasituation erneut geändert werden. Eine Absage aus finanziellen Gründen gab es vom französischen Veranstalter in Saint Jean d'Angely (geplant für 10. Oktober). Neu im Gespräch ist nach Auskunft von Infront Moto Racing-Präsident Luongo Italien für einen WM-Lauf in Riola Sardo, ein Datum gibt es aber noch nicht. Unsicher ist der WM-Auftakt in Oss (NL) Ende Mai, die Rede ist von Verschieben.

THURY ZWEIMAL IM FINALE

Yamaha-Pilot Dominique Thury konnte nach seinem erfolgreichen Final-Debüt unter der Woche beim dritten und abschließenden Supercross-Rennen in Arlington noch zulegen. Der 28-jährige Sachse schaffte diesmal die direkte Qualifikation auf Rang 6 in seinem Vorlauf. Im Lites-Finale gelang Thury ein konstantes und fehlerfreies Rennen und auf Platz 13 im Ziel stieg sein Punktekonto um zehn Punkte.

AL-BALOOSHI GEWINNT JORDAN BAJA

Husqvarna-Pilot Mohammed Al-Balooshi (VAE) gewann die zweitägige Jordan Baja, den zweiten Lauf des FIM Bajas World Cup in Aqaba (Jordanien). Da die Bajas kein WM-Prädikat haben, waren nur Piloten aus der arabischen Region am Start. Zweiter wurde der Jordanier Abdullah Abu Aisheh auf KTM.

ALIGN MEDIA

Das Duell

Goodbye Arlington! KTM-Star Cooper Webb verabschiedete sich aus Texas mit einem fabelhaften Dreier. Er ist der Pilot, den es zu schlagen gilt für die Konkurrenz, und das konnte niemand in Arlington. Doch die Verfolger Roczen und Tomac machen Dampf, entschieden ist der Titelkampf noch lange nicht.

Von: **Frank Quatember**

Bereits am Dienstag machte Tabellenführer Cooper Webb seinen zweiten Sieg in Arlington klar und zementierte damit die WM-Führung. Dabei ist die Nummer 1 im Stall der Mattighofener kein unfehlbarer Wunderknabe: Der 25-Jährige schlug im Zeittraining nach einer Unsicherheit ziemlich hart im Waschbrett ein. Doch im Finale war Webb topfit und hellwach, von Unsicherheit keine Spur. „Der Holeshot war entscheidend, auch wenn Eli und Ken direkt an mir dran waren", freute sich Webb. „Für mich war das Rennen bei all dem Druck ein Riesenschub Selbstbewusstsein, vor allem jede Runde vorn zu sein. Vielleicht war Tomac schneller heute, aber ich habe keinen Fehler gemacht. Nach dem Crash war es wichtig, die Angst zu bekämpfen und den Stier bei den Hörnern zu packen!"

Die größte Spannung erreichte das Rennen am ungewohnten Dienstag in der unmittelbaren Startphase. Der Thüringer Ken Roczen auf der Werks-Honda hatte die Chance, als Erster aus der Startkurve zu kommen, wurde aber zu weit herausgetragen. Das nutzte Webb, der definitiv von allen Piloten die beste Kurventechnik besitzt, und zog ausgangs von Kurve 1 in Front. Kurz darauf ging auch Titelverteidiger Eli Tomac entschlossen am Deutschen vorbei, damit war das Rennen entschieden. „Ich habe das ganze Rennen über gekämpft und versucht, irgendeine Stelle zu finden, um Cooper sauber zu passieren. Als es kurz vor Ende so weit war, gab ich zu viel Gas und musste vor den Whoops rausnehmen, um die Kontrolle nicht zu verlieren. Da war er weg. Aber okay, die Strecke war gut, und mit Rang 2 bin ich zufrieden."

Roczen: Schon viel besser

Nach dem enttäuschenden Auftakt in Texas war Platz 3 auf dem Podium für den Mattstedter Honda-Star Ken Roczen ein Erfolg. „Das war schon viel besser heute", atmete Roczen nach Rennschluss erleichtert auf. „Wir hatten einiges am Motorrad verändert, und das funktionierte einfach nicht. Nach dem Vorlauf beschloss ich zum alten Setup vor der Bastelei zurückzukehren, und das war auf jeden Fall richtig. Im Finale als Dritter haben wir wieder Punkte verloren, aber der Traum vom Titel ist noch da."

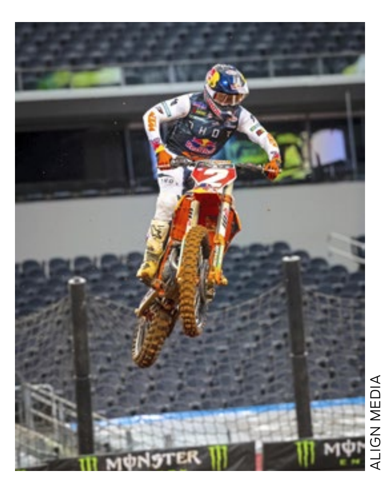
Ganz frei im Kopf ist Kenny natürlich nicht. „Was ich in Daytona gesagt habe, bereue ich nicht. Das musste gesagt werden, und natürlich schaut jetzt jeder nur auf mich und mein Rennen, aber das war mir klar", machte Roczen deutlich. „Ich werde den Kopf nicht hängen lassen. Keine Meisterschaft ist leicht zu gewinnen. Ich werde weiter versuchen, nach vorne zu schauen und fokussiert zu bleiben."

GasGas-Pilot Justin Barcia hatte nach einem Kick von Aaron Plessinger auf der Startgeraden



ALIGN MEDIA

Kampf der Giganten: Vorteil Webb (#2) vor Tomac (#1) und Roczen (#94)



ALIGN MEDIA

Triple in Arlington: Cooper Webb

einen lausigen Start und musste Kopf und Kragen riskieren, um sich nach vorn zu kämpfen. Das tat der langhaarige Barcia in unnachahmlicher Manier, und zwar ganz ohne „Bam-Bam", sondern sauber mit Speed und Technik. Zunächst machte er kurzen Prozess mit Yamahas Aaron Plessinger, und danach war Chase Sexton (HRC-Honda) fällig. Im Ziel war Barcia als Vierter ebenfalls von sich selbst begeistert: „Ich war großartig im Finale. Nur das Podium habe ich nicht mehr geschafft, aber das hole ich mir dafür am Samstag. Motorrad und Team sind gut, ich bin gut und wir werden ganz vorn sein."

Chase Sexton auf Rang 5 war zwar mit seinem Rennen nicht ganz glücklich, sorgte aber für zufriedene Mienen im Lager der Roten. „Der Start war gut, aber ab Rennmitte ging es bergab, zum Ende hin war ich einfach schlapp", schilderte der Teamkollege von Ken Roczen sein Finale.

In der 250er-Lites-Klasse sorgte der Chemnitzer Dominique Thury auf Position 17 im Finale und den ersten sechs Punkten für ein positives Resultat aus deutscher Sicht. Dem 28-jährigen Sachsen gelang bei seinem vierten Rennen in Amerika endlich die ersehnte Finalteilnahme. „Aber mein persönliches Highlight war der Sieg im Hoffnungslauf, das hat sich gut angefühlt", jubelte der Yamaha-Pilot. „Endlich ein Finale! Besonders cool, weil ich erst der zweite Deutsche bin, der das geschafft hat."

Arlington, die Dritte

Von Sekunde 1 an war an diesem Renntag zu spüren, dass der Kampf um den WM-Titel und die Podiumsplätze in die alles entscheidende finale Phase geht.

Ken Roczen legte in der Qualifikation extrem schnelle Rundenzeiten vor, genau wie Teamkollege Sexton und Eli Tomac.

Im ersten Vorlauf hatte zunächst GasGas-Pilot Justin Barcia die Nase vorn, wurde aber von Tomac in der veränderten Rhythmussektion passiert. Malcolm Stewart erreichte Platz 3.

Der zweite Vorlauf hatte Finalqualität. Roczen passierte schnell Chase Sexton, setzte sich an das Hinterrad des Führenden Cooper Webb und machte den US-Boy mit einem blitzsauberen Pass nass. Webb wurde nervös und musste sich nun gegen den zweiten Honda-Piloten Chase Sexton zur Wehr setzen. Der 450er-Rookie zeigte null Respekt und schickte Webb mit einem sauberen Blockpass in den Dreck. Roczen war zufrieden: „Sehr wichtiger Sieg, ich hatte keine guten Vorläufe zuletzt, das Setup hat auch gepasst. Heute mag ich den Track, endlich wieder eine normale SX-Strecke." Und Tabellenführer Webb war „not amused": „Ich hasse es, abgeschossen zu werden!"

Holeshot für Roczen

Das Feuer war also entfacht, und das 450er-Finale startete wie gewünscht mit dem Holeshot von Ken Roczen Millimeter vor Cooper Webb und Justin Barcia. Auch Kawasaki-Pilot Eli Tomac kam auf Position 4 glänzend ins Rennen, alles war perfekt für einen Thriller.

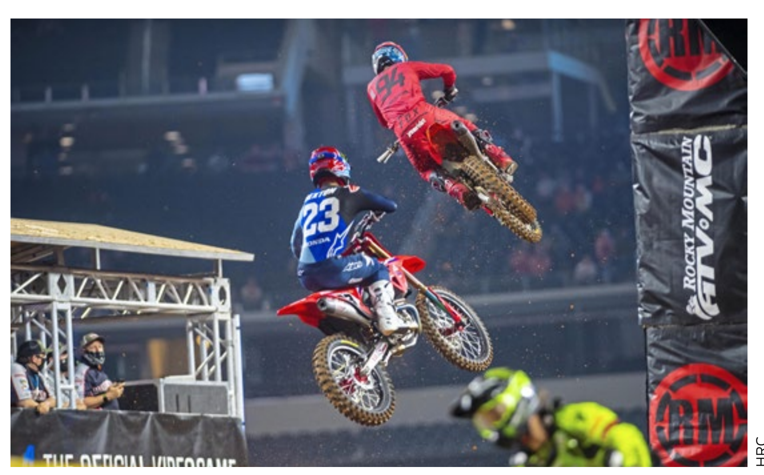
Während Ken an der Spitze einen kleinen Vorsprung herausfuhr und Webb, Tomac und Barcia wie aufgereiht folgten, erwies sich die unscheinbare Sandsektion als Knackpunkt der Strecke. Zunächst erwischte es dort den Franzosen Musquin, der sich bei einem Crash wehtat und sein Rennen beendete. Sekunden später folgte dort ein heftiger Einschlag von Vorlaufheld Chase Sexton, und die Motorräder begannen sich zu stapeln.

Vorn blieb der Mattstedter und suchte sein Mojo von Indianapolis, konnte sich aber nicht von den Verfolgern absetzen. Cooper Webb steckte als Zweiter im klassischen Sandwich, musste auf Roczen Zeit gutmachen, hatte aber auch immensen Druck auf das Hinterrad durch Eli Tomac.



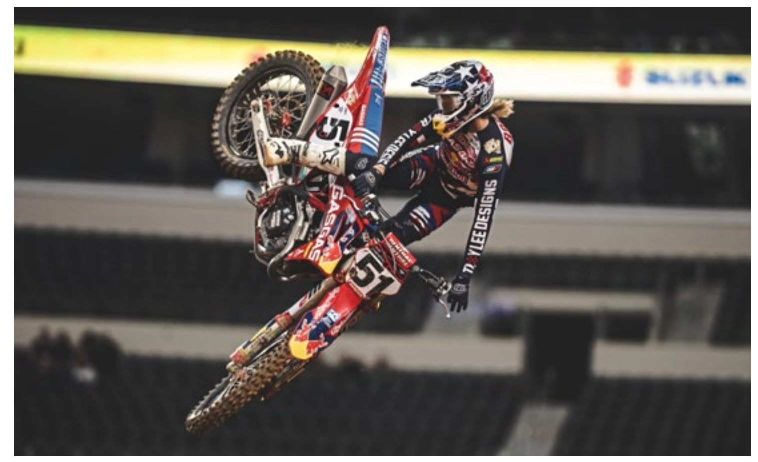
ALIGN MEDIA

Start: Siegertyp Webb, Pechvogel Musquin, Rookie Max Anstie (von links)



HRC

Honda-Teamduell: Ken Roczen (#94) vor Chase Sexton


ALIGN MEDIA

Beflügelt: Viel GasGas für Justin Barcia

Tomac machte den ersten Fehler, touchierte einen Strohballen und wurde vom nachfolgenden Barcia kassiert. Das tat weh, aber der Titelverteidiger schüttelte sich kurz und eroberte nach Fehler von Barcia Platz 3 zurück.

In der Schlussphase hatte auch Ken Roczen einen winzigen Aussetzer, natürlich in der vermaledeiten Sandsektion! Webb wollte mit aller Macht die Führung, doch Roczen riskierte alles und quetschte sich wieder an Webb vorbei. Im Parallelflug ging es durch die nächsten Kurven und das Waschbrett, doch am Ende setzte sich mit Webb der bessere Fighter durch. Im Ziel war der KTM-Pilot sichtlich erschöpft, konnte kaum seine Arme heben. „Mann, das war ein verrücktes Rennen. Der Vorlauf war furchtbar für mich, aber das war mein Ansporn für das Finale. Die ganze Zeit mit Kenny zu fahren und dann zuzuschlagen, war großartig."

Das Schlusswort gehört SX-Legende Ricky Carmichael: „Es gibt nichts Schöneres, als mit einem Sieg in eine Drei-Wochen-Pause zu gehen!" ■

SUPERCROSS-WM

Arlington (USA): 16. März

1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
3.	Ken Roczen (D)	Honda
4.	Justin Barcia (USA)	GasGas
5.	Chase Sexton (USA)	Honda
6.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
7.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
8.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
9.	Martin Davalos (ECQ)	KTM
10.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna

Arlington (USA): 20. März

1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Ken Roczen (D)	Honda
3.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
4.	Justin Barcia (USA)	GasGas
5.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
6.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
7.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
8.	Joey Savatgy (USA)	KTM
9.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
10.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 12 von 17 Läufen

1.	Cooper Webb	275 Punkte
2.	Ken Roczen	260
3.	Eli Tomac	234
4.	Justin Barcia	214
5.	Aaron Plessinger	183
6.	Malcolm Stewart	179
7.	Jason Anderson	171
8.	Dylan Ferrandis	153
9.	Joey Savatgy	138
10.	Marvin Musquin (F), KTM	136



Abarth



1966 Abarth 695 Esseesse, der Originalste? € 68.750,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Aston Martin



"AM für Jedermann" 350 Z - Unikat!, nahe neu, 20" Alu, tiefer, Sportauspuff, Wahnsinns Sound, alles TÜV, 26.900,– €. Tel. 02651 - 491659

Audi



Audi TT Quattro 3,2 l, EZ 01/2007, Rieger-Umbau, 79500 km, 250 PS, Klima, VB 17.500,- €. Tel. 0172-9013199



Bentley

BMW



3,0 CSI E9, EZ 03/1975, 143348 km, 147 kW (200 PS), umfangreich restauriert, silber-met., 98.500,- €. Gebr.Stehling oHG, Wiebestraße 36, 10553 Berlin, Tel. 030/6625766, www.youngtimer.biz H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56078



735 V8, 1. Hand, Traumzustand, Automatik, Bj. 1/97, 143000 km, cosmosschw., Alu, Leder, Klima, SD, SHZ, Scheckheft, 21.500,- €. Tel. 0160/1472336

mehr: motor-klassik.de Nr. 55993

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
****Bitte Bankverbindung angeben***

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



BMW 3.0 CSi, EZ 03.72, 2. Hd., nur 22300 km, Matching-Numbers, teilw. noch im Erstlack, unrestaur. Werks-Auslieferungszust., 125.900,- €. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, Tel. 06081/964689 oder 0172/7214436, www.AT-sportwagen.de H

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H

Z8. Suche Z8 von privat am liebsten in schwarz. Nur unfallfrei. 0172/2836758

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Mercedes



1971 Mercedes 280SE 3.5 Coupé, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56045



280 SL Pagode (W 113), Bj. 69, Automatik, WGA 1- / 155.000,- €, Farbe: blau / 903, Leder + Verdeck dunkelblau, lückenlose Historie, Matching Numbers & Colors, Hardtop, Kopfstützen, Scheckheft, Datenkarte, Sonderausstattungen. Preis VB 135.000,- € (Exposé auf Anfrage). 45219 Essen, Tel. 0172/2315297

mehr: motor-klassik.de Nr. 56003



SL 500 R107, Bj. 2/1983, 170 kW (231 PS), weiß, 3 Besitzer, 8 Zylinder, LHD, Alu, H-Kennz., Leder, Der schöne alltagstaugliche 500 SL (R107) ist ein Zweisitzer und wurde in den Jahren 2015/2016 komplett neu lackiert. Der rechte Kotflügel vorne wurde ausgetauscht. Fotos der Restaurierung liegen vor. Viele Rechnungen vorhanden. Lenkstabilisatoren, Spurstangen, sämtliche Gummilager, Lenkhebel, Unterboden, Hohlraumbehandlung, Schräglenker Hinterachse links, Endschalldämpfer etc. erneuert bzw. ersetzt. Inspektion in 2020. Gutachten aus 2020 = 2-, TÜV bis 08.2021 (wird bei Kauf erneuert), 34.500,- €. 47589 Uedem, Tel. 0160/96613075

mehr: motor-klassik.de Nr. 56081



GLE 63S AMG 4M Coupé, 17000 km, 430 kW (585 PS), weiß, alle Extras, 8-fach bereift, wie neu, VB 89.950,- €. 85435 Erding, Tel. 0170/1658655

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56068

Oldtimer



3000 MK3 Ph2 rot, Bj. 65, Bestzustand, VB 78.000,- €. Original Heinz Moser Gmunden bei Augsburg. 0170/5224122

Porsche

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Garagentoröffner HomeLink
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

Privat sucht top gepflegten 991 Targa 4 S, bis 40000 km, max. 2. Hd., Tel. 0176/17911791



991.2 Turbo, EZ 2016 57000 km, 397 kW (540 PS), grau-met./espr., SSD, Kamera, D-Fzg.+unf.frei+KD im PZ neu ! 114.500,- €. Harnisch Kraftfahrzeuge oHG, 35789 Weilmünster Atzbachstr. 10, Tel. 06472/8999 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56046

Renn/Rallye





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Beratung - Verkauf - Service



Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

Renntransporter



MB Atego, Bj. 07, Spier-Auflieger, Bj. 06, Neuaufbau 2012, Preis: VB 49.000,- € zzgl. MwSt. szr-autoservice@t-online.de H

Rolls-Royce



2002 Rolls Royce Corniche V Cabriolet, Last of Line Series, erst 32.500 km! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Volvo



PV444, Bj. 1/1957, 25000 km, 66 SAE, schwarz, 2 Besitzer, Stoff, VB 18.000,- €. 77855 Achern, Tel. 0157/31638077

mehr: motor-klassik.de Nr. 55992

VW



T6 California Beach Tour 6d Temp, EZ 11/2020, 100 km, 110 kW, Rear View, Standheizung, Markise, 2 Drehsitze, 56.990,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 5,9 außero., 7,5 innero., 6,0 komb., CO2 171 g/km, Kl. A. Autohaus Löven GmbH, Westerwaldstr. 157-159, 53773 Hennef-Uckerath, Tel. 02248/9156-0, www.autohaus-loeven.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56086



1979 VW Käfer Cabriolet, erst 10.161 mls.! 1A Original! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Ersatzteile

Neue Original-Ersatzteile für Mazda-Oldies, 323-626-929-RX7-MX5 von privat zu verkaufen. Tel. 0171/1998936

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Versicherungen





Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H





REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe



ALPINE

Aus dem alten Rebellion R13 wird ein Alpine A480. Bei der Präsentation setzten die Piloten ihr LMP1-Auto kreativ in Szene

Schwindendes Interesse an F1

Zur F1-Berichterstattung
MSa 14/2021

Als Abonnent fiebere ich seit über 30 Jahren dem Mittwoch entgegen. Allerdings legt sich meine Vorfreude mehr und mehr. Möchten Ihre Leser wirklich elf Seiten „Formel 1 intensiv" inklusive zweiseitiger Grosjean-Unfallanalyse lesen? Die zunehmende Ausweitung des Anteils im Magazin widerspricht doch dem aktuellen Zuschauerinteresse an dieser sterilen Serie. Ich habe in den 80er- und 90er-Jahren viele F1-Rennen in Europa besucht, aber das war einmal. Ich bin mir sicher, dass ich mit meiner Kritik nicht alleine bin. Trotzdem bleibe ich Motorsport aktuell treu!

Martin Müller
D-72764 Reutlingen

Neugierig auf die Formel E

Zur Formel E
MSa 12/2021

Als jahrzehntelanger Formel-1-Fan war mein Interesse nach der Schumacher-Ära etwas geschmolzen. Nun taucht Mick am Horizont auf, aber die Formel 1 wandert ins Bezahlfernsehen ab. Gleichzeitig macht die Automobilentwicklung die Fortschritte des Jahrhunderts und ist so spannend wie noch nie. Damit wächst das Interesse an Formel E, Extreme E oder Moto E, denn schon immer kamen aus dem Rennsport Entwicklungsschübe. Nachdem ich einen Film über die Formel E gesehen habe, bin ich richtig neugierig darauf, zumal die Formel E der Ersatz für Formel 1 im freien TV sein könnte.

Andreas Mertinke
D-27639 Wurster Nordseeküste

Rolf Stommelen wieder ignoriert

Zur Arrows-Historie
MSa 08/2021

Danke für den Arrows-Bericht. Wie auch früher schon nimmt man aber auch hier Rolf Stommelen wieder nicht wahr. Er saß 1978 im Auto mit der Startnummer 36, wurde damals im Reifenkrieg aber immer gegenüber Riccardo Patrese benachteiligt. In Zolder habe ich mal gesehen, wie man den Umfang der Reifen von Patrese gemessen hat und sie dann Rolf aufschnallte.

Norbert Marquardt
D-53547 Hausen/Wied

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



19. April: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
2. Juni: Freies Fahren Motorsport Arena Oschersleben (Pkw/Bikes)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 25. März

16.00	Formel 1 Jahresfilm 2020	Sky Sport F1*
17.30	„Warm Up“ – Motorsport Spezial **LIVE**	Sky Sp. News*

Freitag, 26. März

11.00	Formel 2 Bahrain, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Bahrain, FP1 **LIVE**	Sky Sport F1*
12.25	Formel 1 Bahrain, FP1 **LIVE**	Servus TV A**
14.00	Formel 1 Bahrain, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
14.25	Formel 2 Bahrain, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.45	Formel 1 Bahrain, FP2 **LIVE**	Sky Sport F1*
15.55	Formel 1 Bahrain, FP2 **LIVE**	Servus TV A**

Samstag, 27. März

11.15	Formel 2 Bahrain, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.45	Formel 1 Bahrain, FP3 **LIVE**	Sky Sport F1*
12.55	Formel 1 Bahrain, FP3 **LIVE**	Servus TV A**
15.30	Formel 1 Bahrain, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 2/F1*
15.30	Formel 1 Bahrain, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
15.55	Formel 1 Bahrain, Qualifying **LIVE**	SRF 2
17.30	Formel 2 Bahrain, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
19.30	Formel 1 Bahrain, Qualifying (Zus.)	Sky Sport News

Sonntag, 28. März

12.40	Formel 2 Bahrain, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.30	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport 2/F1*
15.30	Formel 1 Bahrain, Rennen **LIVE**	Servus TV A**
16.20	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF2
17.00	Formel 1 Bahrain, Rennen **LIVE**	SRF info
20.55	NASCAR Cup, Bristol Dirt **LIVE**	Motorvision TV*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1

Motorrad

Freitag, 26. März

13.35	MotoGP Katar, FP1 **LIVE**	Servus TV A**

Samstag, 27. März

ab 15.15	Motorrad-WM Katar, alle Qualifyings **LIVE**	Servus TV D**
17.20	MotoGP Katar, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV

Sonntag, 28. März

ab 15.20	Mot.-WM Katar, Vorb. & alle Rennen **LIVE**	Servus TV D**
18.45	MotoGP Katar, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
18.50	MotoGP Katar, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF info
20.50	Moto2-WM Katar, Rennen (Aufz.)	SRF info

Livestream/Internet

Freitag, 26. März

10.45	12h-Rennen Mugello, Qualifying **LIVE**	24hseries.com
14.00	12h-Rennen Mugello, Rennen 1. Teil **LIVE**	24hseries.com

Samstag, 27. März

ca. 08.15	NLS 1. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	www.vln.de
10.00	12h-Rennen Mugello, Rennen 2. Teil **LIVE**	24hseries.com

*kostenpflichtig ** A = nur Österreich, D = nur Deutschland

Die nächsten Rennveranstaltungen

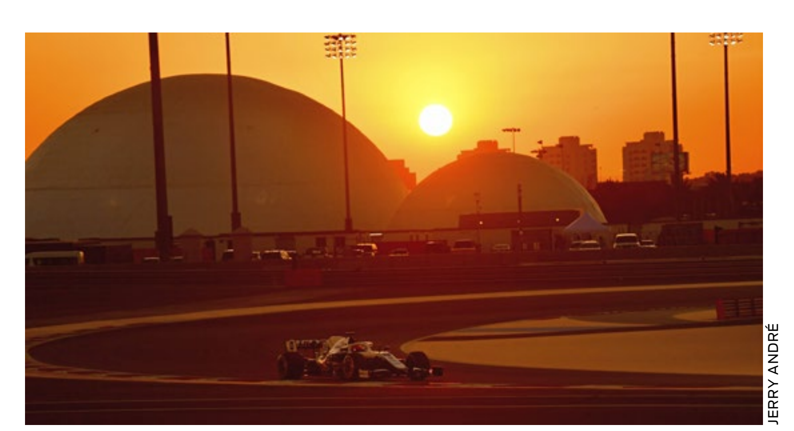
Automobil

26./27.03.	24h Series, 12h Mugello	I
27.03.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 1. Lauf	D
27./28.03.	NASCAR Cup/Trucks, Bristol (Dirt)	USA
28.03.	Formel 1, Sakhir (+ F2)	BRN

Motorrad

28.03.	Motorrad-WM, Doha-Losail	Q

Vorschau



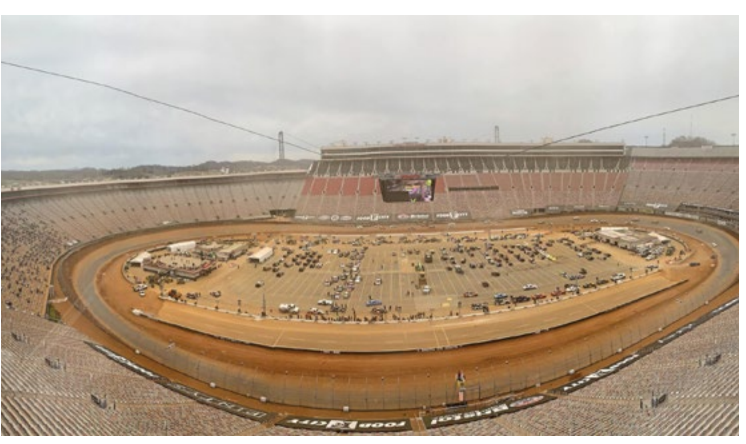
JERRY ANDRÉ

F1-Auftakt in Bahrain: Die Königsklasse sucht den ersten Sieger der Saison



VLN

NLS-Lauf 1: Vier Stunden Eifel-Action beim ersten Rennen des Jahres



BRISTOL MOTOR SPEEDWAY

NASCAR Dirt-Race in Bristol: Wie schnell sind die Stars auf losem Untergrund?



MICHELIN

MotoGP-Saisonstart in Katar: Alle jagen Vorjahres-Champion Joan Mir